

**UNIVERSIDADE DE LISBOA**

**FACULDADE DE DIREITO**



**LOCAIS DE REFÚGIO PARA NAVIOS EM PERIGO**

**Euclides dos Anjos Pio**

**Mestrado em Direito**

**Área de Especialização:**

**Ciências Jurídico - Empresariais**

**Ano 2016**



“Deus ao mar o perigo e o abismo deu,  
Mas nele é que espelhou o céu.”

*In Mensagem*, “Mar Português”,  
Fernando Pessoa, 1934.



À memória de meus pais, pelas privações da minha  
Companhia, derivadas das minhas longas ausências no mar.  
Pelas mesmas razões, à minha mulher e nossas filhas pelo  
Apoio, amor e carinho que lhes não pude dar.



## Resumo

O trabalho que apresentamos aborda a problemática que tem rodeado os “loais de refúgio para navios com necessidade de assistência” ou, na expressão inglesa, “*places of refuge for ships in need of assistance*”, mormente, a partir do início do século XXI. Estas expressões são frequentemente encontradas em diplomas normativos internacionais, comunitários e nacionais.

Contudo, adotamos para tema do nosso trabalho a expressão inglesa “*Places of Refuge for Ships in Distress*”, que traduzimos por, Locais de Refúgio para Navios em Perigo, por nos parecer que é uma expressão mais assertiva relativamente às ações que terão de ser tomadas, em tempo, para resolver a situação que afeta o navio, estando a derramar, ou na eminência de vir a derramar, hidrocarbonetos, seus derivados ou outras substâncias perigosas, de forma célere e eficaz, tendo em vista reduzir ao mínimo possível as consequências do incidente marítimo.

Após a introdução, e para melhor percepção da evolução do conceito de local de refúgio para navios em perigo, recuámos aos primórdios da história da navegação marítima, focando os normativos que nos pareceram mais relevantes nos períodos da Antiguidade ao fim da Idade Média, do início da Idade Moderna ao fim do Século XVIII, e do fim da Idade Moderna até à Atualidade, onde nos retivemos à volta da problemática que envolve os locais de refúgio para navios em perigo nos nossos dias que, por força da utilização do petróleo como fonte de energia principal a partir da segunda metade do século XX, foi posto em causa o direito consuetudinário marítimo relativo aos locais de refúgio.

Abordámos os perigos que os navios enfrentam na concretização de expedições marítimas, bem como caracterizámos as áreas marítimas onde os acidentes e/ou incidentes marítimos poderão ocorrer, conhecimento essencial para determinar o Estado costeiro com jurisdição na posição geográfica em que o incidente ocorreu e determinar o regime jurídico aplicável ao caso que, na altura, estiver *sub judice*.

Os três casos paradigmáticos dos navios petroleiros Erika, Castor e Prestige demonstram como o direito consuetudinário estava a ser violado, pela recusa da cedência de locais de refúgio, puseram a nu as debilidades dos navios petroleiros que arvoram pavilhão de conveniência, e ilustraram como os tribunais franceses e espanhóis resolveram os litígios emergentes das catástrofes ambientais, ecológicas, sociais e económicas, para ressarcir os prejuízos causados pelos naufrágios do Erika e do Prestige, nas águas sob jurisdição francesa e espanhola, respectivamente.

Estes casos paradigmáticos deram origem a uma série de normas jurídicas internacionais, comunitárias e nacionais, por parte dos legisladores competentes, no sentido de uniformizar as medidas e os procedimentos dos Estados-Membros em matérias relacionadas com a prevenção e combate à poluição, provocada por navios de transporte de hidrocarbonetos, seus derivados ou outras substâncias perigosas.

Estes normativos envolvem um conjunto de entidades e organismos internacionais, comunitários e nacionais, na problemática dos locais de refúgio para navios em perigo, apelando ao esforço de construtores navais, proprietários, armadores e fretadores de navios, bem como dos Estados de porto e costeiros, e outros agentes relacionados com a navegação marítima, de modo a que o esforço conjugado de todos resulte em ações de prevenção frutuosas e deste modo sejam evitados incidentes como os muitos que ocorreram durante o século XX, em especial os que causaram grandes catástrofes ambientais.

Centrámos parte do nosso trabalho no exercício dos poderes do Estado português nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, e nos portos, indicando as entidades com competência para exercerem esses poderes, e quais as suas missões, com destaque do Sistema de Autoridade Marítima, do modelo de Autoridade Marítima Nacional adotado pelo nosso país, das Autoridades Portuárias, e da Autoridade Competente para autorizar locais de refúgio para navios em perigo.

A *Resolution A.949(23) Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance*, de 5 de dezembro de 2003, da IMO, estabelece as linhas de orientação que os Estados devem seguir, desde que não envolvam operações de salvamento de pessoas no mar, para lhes permitir responder de forma eficaz à solicitação de um local de refúgio por um navio que se encontre em perigo, não vinculando qualquer Estado à obrigação da sua cedência. Por outro lado, a *Resolution A.950(23) Maritime Assistance Services*, de 5 de dezembro de 2003, da IMO, recomenda aos Estados para criarem um Serviço de Assistência Marítima para, de entre outras missões, estabelecer os pontos de contacto entre o navio e o Estado costeiro.

A União Europeia, para reforçar a segurança marítima, aprovou a Diretiva n.º 2002/59/CE, de 27 de Junho de 2002, alterada pela Diretiva 2009/17/CE, de 23 de Abril de 2009, que estabelece aos Estados-Membros para instituírem um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego marítimo, onde é reforçada a política da UE para a segurança marítima, com uma componente que permite a gestão operacional dos riscos marítimos a nível comunitário.

Tendo em conta estas resoluções da IMO e as transposições destas directivas da UE pelo Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, temos normatizada a temática dos locais de refúgio para navios em perigo, que, diga-se de passagem, é uma estrutura alargada e complexa cujo funcionamento eficaz, e em tempo, não será fácil de obter.

Deste Decreto-Lei releva, de entre outros, o n.º 1 do Artigo 19.º por estabelecer que a Autoridade com competência “para autorizar a entrada de um navio em dificuldades num qualquer local de refúgio em águas sob jurisdição portuguesa e decidir sobre o destino ou a melhor forma de assistir o navio em dificuldade, tendo em conta a necessidade de protecção dos bens públicos e privados e outras circunstâncias externas, nomeadamente meteo-oceanográficas”, é do membro do Governo responsável pela área do mar, “depois de ouvida a Comissão Técnica para Acolhimento de Navios em



Dificuldade, nos termos do n.º 2 deste mesmo artigo. Os navios são aceites num local de refúgio, insito no “plano para acolhimento de navios em dificuldade”, sempre que a autoridade competente “considere que esse acolhimento é a medida mais adequada para a proteção de vidas humanas e do ambiente e para a estabilização do navio”, (Artigos 19.º A e 19.º B do Decreto-Lei n.º 180/2004 de 27 de julho com a redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei 52/2012, de 7 de março).

As indemnizações pelos prejuízos causados pela poluição de navios de transporte de hidrocarbonetos, seus derivados ou outras substâncias perigosas são reguladas, a nível internacional, pelo sistema CLC/FIPOL Fundo/Fundo Complementar, que tem provocado alguma controvérsia na doutrina, quer pela imprecisão de alguns dos seus termos, quer pela limitação da responsabilidade civil. Este sistema é composto pela “*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*”, conhecida por Convenção CLC 1992, que abarca a CLC 1969, e as alterações que lhe foram introduzidas pelo CLC Protocolo 1976 e pelo CLC Protocolo 1992; pela *International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage*”, conhecida por Convenção FIPOL 1992, que abarca a convenção FIPOL 1971, suplementar à Convenção CLC 1969, alterada pela Protocolo de 1976 e pelo Protocolo de 1992; e pelo Protocolo de 2003 à FIPOL 1992, que criou o Fundo Complementar.

### **Palavras-chave**

Mar, Zonas Marítimas, Navios em Perigo, Locais de Refúgio, Hidrocarbonetos, Substâncias Perigosas, Poluição Marinha, Poluição Costeira, Estado Costeiro, Autoridades Competentes, Catástrofe Ecológica, Dano, Indemnização, Legislação Internacional, Legislação Comunitária, Legislação Nacional.

## Abstract

*The work that we presented deals with the problem that has surrounded the "places of refuge for ships in need of assistance" or, in the English expression, "places of refuge for ships in need of assistance", in particular, from the beginning of the 20<sup>th</sup> century. These expressions are often found in international regulatory instruments, community and national.*

*However, we adopt for theme of our work the english expression "Places of Refuge for Ships in Distress", which we translate by Places of Refuge for Ships in Distress, because we think that is the expression more certain with respect to the actions that they will have to be taken in time for to resolve the situation affecting the ship, that it is to spilling, or on the verge of come to spill, hydrocarbons, derivatives or other dangerous substances, quickly and effectively, in order to reduce to an possible minimum the consequences of maritime incident.*

*After the introduction, and for better perception of the evolution of the concept of place of refuge for ships in distress, we were to the early history of the maritime navigation, and we focused on the rules that seemed more relevant in the periods from Antiquity to the late Middle Ages, the early Modern Ages to the End of the 18<sup>th</sup> Century, and of the End of the Modern Age to the Presente Time, where we have retained around the problematical that involving the places of refuge for ships in distress in our time that, under the use of oil as main source of energy from the second half of the 20<sup>th</sup> century, it was called into question the maritime customary law relating to places of refuge.*

*We addressed the dangers that ships face in to do maritime expeditions and we characterize the areas where accidents and/or maritime incidents may occur, essential knowledge to determine the coastal State with jurisdiction in the geographical location where the incident occurred and determine the legal regime applicable to the case at the time, sub judice.*

*The three paradigmatic cases of the oil tanker ships Erika, Castor and Prestige demonstrated how customary law was to be violated for refusing the transfer of places of refuge, and it laid bare the weaknesses of oil tankers flying the flag of convenience, and illustrated how the French and Spanish courts resolved disputes arising from environmental disasters, ecological, social and economic, to compensate the damage caused by the sinking of the Erika and Prestige, in waters under the jurisdiction of French and Spanish, respectively.*

*These paradigmatic cases have given rise to a number of international legal norms community and national, by the competent legislators, to standardize the measures and procedures of the Member States in matters relating to the prevention and combating of pollution, caused by ships carrying hydrocarbons, its derivatives and other dangerous substances.*

*These regulations involve a number of international organizations and agencies, community and national, in the problematic of places of refuge for ships in distress, appealing to the efforts of shipbuilders, owners, ship owners and charterers of ships and port States and coastal and other agents related to maritime navigation, to that the combined effort of all result in fruitful prevention actions and, thus to that incidents be avoided as the many that occurred during the 20<sup>th</sup> century, especially those that caused major environmental catastrophes.*

*We focused part of our work in the exercise of Portuguese state powers in the maritime areas under national sovereignty and jurisdiction, and in ports, indicating the entities with competence to exercise these powers, and what their missions, especially the Maritime Authority System, the National Maritime Authority model adopted by our country the Port Authority, and the Competent Authority for authorizing places of refuge for ships in distress.*

*The Resolution A.949(23) Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance of 5 December 2003, of the IMO, establishes the guidelines that States must follow, provided they do not involve rescue operations people at sea, to enable them to respond effectively to the request for a place of refuge for a ship which is in danger, not linking any State at obligation of the its concession. On the other hand, the Resolution A.950(23) Maritime Assistance Services, of 5 December 2003, of the IMO recommends the States to create a Maritime Assistance Service to, among other missions, establish contact points between ship and the coastal State.*

*The European Union, to enhance maritime security, adopted the Directive 2002/59 / EC of 27 June 2002, as amended by Directive 2009 /17 / EC of 23 April 2009 establishing the Member States to create a community monitoring and maritime traffic information system, where EU policy on maritime safety is enhanced, with a component that allows the operational management of maritime risk at community level.*

*Having regard these resolutions of IMO and the transposition these EU directives by Decree-Law No. 180/2004, of 27 July, we have standardized the question of places of refuge for ships in distress, that, say the way, is a broad and complex structure, whose effective functioning, and in time, will not be easy to obtain.*

*This Decree-Law falls, among others, paragraph 1 of Article 19 that establish the Competent Authority "to authorize the entry of a ship in distress in any place of refuge in waters under Portuguese jurisdiction and decide on the fate or the best way to watch the ship in difficulty, taking into account the need to protect public and private property and other external circumstances, including weather and oceanographic", he is the member of Government responsible for the sea area "after hearing the Technical Commission for accommodation of ships in difficulty, pursuant to paragraph 2 of this Article. The ships are accepted in places of refuge in the "plan for accommodation of ships in difficulty", where the competent authority "consider that this accommodation is the most appropriate measure for the protection of human lives and the environment*

*and to stabilize ship", (Articles 19-A and 19-B of Decree-Law No. 180/2004 of 27 July, with the wording given to it by Decree-Law 52/2012 of 7 March).*

*The compensation for damage caused by pollution from ships that transporting hydrocarbons, its derivatives and other dangerous substances, are regulated internationally by CLC / IOPC Fund / Supplementary Fund system, which has caused some controversy in doctrine, either by inaccuracy some of its terms, or the limitation of liability. This system consists of the "International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage", known as the 1992 Liability Convention, which covers the CLC 1969 and the changes that were introduced by the Protocol CLC 1976 and CLC Protocol by 1992; the International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage ", known as the 1992 FIPOI Convention, which covers the 1971 Fund Convention, supplementary to the Liability Convention 1969, as amended by the 1976 Protocol and the 1992 Protocol; and the 2003 Protocol to the IOPC 1992 created the Supplementary Fund.*

## **Keywords**

*Sea, Sea Areas, Ships in Distress, Places of Refuge, Hydrocarbons, Harmful Substances, Marine Pollution, Coastal Pollution, Coastal State, Competent Authorities, Ecological catastrophe, Damage, Indemnity, International Legislation, Community Legislation, National Legislation.*

## Índice

Resumo.....	7
Palavras-chave.....	9
<i>Abstract</i> .....	10
<i>Keywords</i> .....	12
Abreviaturas e acrónimos.....	16
1. Introdução.....	22
2. Locais de Refúgio – Sua Génese, Evolução e Conceito.....	29
2.1 Génese.....	29
2.2 Da Antiguidade ao fim da Idade Média.....	30
2.3 Do Início da Idade Moderna ao fim do século XVIII.....	34
2.4 Do fim da Idade Moderna até à Atualidade.....	35
2.5 Conceito de Local de Refúgio.....	37
3. O Navio e os Perigos no Mar.....	38
3.1 Conceito de Navio.....	39
3.2 Caracterização dos Perigos da Navegação Marítima.....	40
3.3 O Pedido de Cedência do Local de Refúgio.....	42
4. Local do Acontecimento de Mar Originador do Perigo – Espaços Marítimos.....	43
4.1 Águas Interiores.....	44
4.2 Águas Arquipelágicas.....	45
4.3 Mar Territorial.....	45
4.4 Zona Contígua.....	47
4.5 Zona Económica Exclusiva.....	48
4.6 Plataforma Continental.....	49
4.7 Alto Mar.....	50

4.8 Área.....	52
5. O Mar Português – Dimensão.....	53
6. Principais “Marés Negras” Durante a 2ª Metade do Século XX e Princípios do Século XXI.....	56
6.1 Enquadramento.....	56
6.2 O Petróleo Substitui o Carvão como Fonte de Energia Principal.....	58
6.3 A utilização do Petróleo.....	59
6.4 Navios que Causaram Poluição por Hidrocarbonetos.....	64
7. Os Casos Paradigmáticos: <i>Erika</i> ; <i>Castor</i> ; <i>Prestige</i> .....	67
7.1 <i>Erika</i> .....	67
7.2 <i>Castor</i> .....	82
7.3 <i>Prestige</i> .....	84
8. A Responsabilidade Civil pelo Dano Ecológico Causado.....	89
9. Relação entre os Locais de Refúgio para Navios em Perigo e a Poluição do Meio Ambiente por Hidrocarbonetos e outras Substâncias Perigosas.....	95
10. Organizações Internacionais.....	99
10.1 Organização das Nações Unidas.....	99
10.2 Organização Marítima Internacional.....	101
10.3 Comité de Segurança Marítima.....	103
10.4 Comité de Proteção do Meio Marinho.....	104
11. Organizações da União Europeia .....	104
11.1 Conselho Europeu.....	107
11.2 Conselho.....	107
11.3 Parlamento Europeu.....	108
11.4 Comissão Europeia.....	108
11.5 Agência Europeia de Segurança Marítima.....	109
12. Organizações Nacionais.....	114

12.1 Sistema de Autoridade Marítima.....	115
12.2 Conselho Coordenador Nacional.....	116
12.3 Autoridade Marítima Nacional.....	117
12.4 Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional.....	119
12.5 Comissão do Domínio Público Marítimo.....	120
12.6 Direção-Geral da Autoridade Marítima.....	121
12.7 Autoridades Portuárias.....	123
12.8 Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos.....	125
12.9 Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos.....	129
12.10 Autoridades Competentes para Autorizar Locais de Refúgio para Navios em Perigo.....	132
12.11 Autoridade Nacional Competente para Autorizar Locais de Refúgio para Navios em Perigo.....	133
13. Legislação Internacional.....	141
14. Legislação da União Europeia.....	153
15. Legislação Nacional.....	162
16. Afetação da Resposta ao Pedido de Autorização para Locais de Refúgio para Navios em Perigo.....	173
Conclusão.....	179
Anexos.....	183
Bibliografia.....	193
Jurisprudência.....	198

## **Abreviaturas e Acrónimos**

AAFDUL.....	Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa
AC.....	Antes de Cristo
ACL.....	Autoridade Competente Local
ACN.....	Autoridade Competente Nacional
AIS.....	Sistema de Identificação Automática
AMN.....	Autoridade Marítima Nacional
ANCTM.....	Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo
ANPC.....	Autoridade Nacional de Proteção Civil
AP.....	Autoridade Portuária
APA, I.P.....	Agência Portuguesa do Ambiente, Instituto Público
Art., ou, art.....	Artigo
Arts., ou, arts.....	Artigos
ASME.....	Agência de Segurança Marítima Europeia
BB.....	Bombordo
BDNNM.....	Base de Dados Nacional de Navegação Marítima
CB.....	Convenção de Bruxelas
CCAMN.....	Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional
CCN.....	Conselho Coordenador Nacional
CCTMC.....	Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente
CDPM.....	Comissão do Domínio Público Marítimo
CE.....	Comunidade Europeia
CECA.....	Comunidade Económica do Carvão e do Aço
CEE.....	Comunidade Económica Europeia



CES.....	Conselho Económico e Social (das Nações Unidas)
Cf.....	Conferir
CGPM.....	Comando Geral da Polícia Marítima
CIA.....	Código de Investigação de Acidentes
CIBC.....	Código Internacional Relativo à Construção e ao Equipamento dos Navios Destinados ao Transporte de Substâncias Químicas Perigosas a Granel
CIGC.....	Código Internacional Relativo à Construção e Equipamento de Navios Utilizados no Transporte de Gases Liquefeitos a Granel
CIMDG.....	Código Marítimo Internacional para as Mercadorias Perigosas e Navios que Transportam Gases Liquefeitos a Granel
CINF...Código para o Transporte Seguro de Combustível Nuclear Irradiado, Plutónio e Resíduos Altamente Radioactivos a Bordo de Navios	
CLC 1992.....	Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1992
CMI.....	Comité Marítimo Internacional
CN.....	Comando Naval
CNANS.....	Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática
CNU.....	Carta das Nações Unidas
CNUDM.....	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 10 de Dezembro de 1982. (Convenção de Montego Bay)
COSS.....	Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios
CPEM.....	Comissão Permanente de Inquérito de Acidentes no Mar
CPMM.....	Comité de Protecção do Meio Marinho (da OMI)

CSM.....	Comité de Segurança Marítima (da OMI)
CTAND.....	Comissão Técnica para Acolhimento de Navios em Dificuldade
CTM.....	Convenção do Trabalho Marítimo
DC.....	Depois de Cristo
DCN.....	Divisão de Certificação de Navios
DGAM.....	Direcção-Geral da Autoridade Marítima
DGPA.....	Direcção-Geral das Pescas e Aquicultura
DGPM.....	Direcção-Geral de Política do Mar
DGRM.....	Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
DGT.....	Direcção-Geral do Turismo
DI.....	Divisão de Inspeções
DINE.....	Divisão de Inspeção de Navios Estrangeiros
DIS.....	Divisão de Infraestruturas
DL.....	Decreto-Lei
DMA.....	Divisão de Monitorização Ambiental
DOCTM.....	Divisão de Operações do Controlo do Tráfego Marítimo
DPC.....	Divisão de Planeamento e Controlo
DPM.....	Domínio Público Marítimo
DPMNR.....	Divisão do Pessoal do Mar e Navegadores de Recreio
DQA.....	Divisão de Qualidade e Auditoria
DR.....	Diário da República
DRAI.....	Divisão de Regulamentação e Assuntos Internacionais
DSAM.....	Direção de Serviços de Administração Marítima

DSAS.....	Direção do Serviço de Ambiente Marinho e Sustentabilidade
DSCTM.....	Divisão de Sistemas de Controlo de Tráfego Marítimo
DSMC.....	Direção de Serviços de Inspeção, Monitorização e Controlo De Atividades Marítimas
EB.....	Estibordo
ECSA.....	Associação de Armadores da Comunidade Europeia
EMSA.....	<i>European Maritime Safety Agency</i>
ENGFA.....	Estado-Maior-General das Forças Armadas
EU.....	<i>European Union</i>
EUA.....	Estados Unidos da América
FAP.....	Força Aérea Portuguesa
FST.....	Federação dos Sindicatos dos Transportes
FIPOL 1992.....	Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo Internacional para a Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1992
IBC.....	Código Internacional Relativo à Construção e ao Equipamento dos Navios Destinados ao Transporte de Substâncias Químicas Perigosas a Granel
ICN.....	Instituto de Conservação da Natureza
IGC.....	Código Internacional Relativo à Construção e Equipamento de Navios Utilizados no Transporte de Gases Liquefeitos a Granel
IH.....	Instituto Hidrográfico
IM.....	Instituto de Meteorologia
IMDG.....	Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas

Aplicado aos Transporte Marítimo

IMO.....	<i>International Maritime Organization</i>
IMT, I.P.....	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, Instituto Público
INIAP.....	Instituto Nacional de Investigação Agrária e Pescas
IPMA, I.P.....	Instituto Português do Mar e da Atmosfera, Instituto Público
IPTM.....	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
ISM.....	Código Internacional para a Gestão da Segurança
ISPS.....	Código Internacional de Segurança para Navios e Instalações Portuárias
IST.....	Instituto Superior Técnico
JO.....	Jornal Oficial da União Europeia
Km.....	Quilómetro
Km <sup>2</sup> .....	Quilómetro Quadrado
LRIT.....	Sistema de Identificação de Longo Alcance
MARPOL.....	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios
MAS.....	Serviço de Assistência Marítima
MGP.....	Marinha de Guerra Portuguesa
MLC.....	<i>Maritime Labour Convention</i>
MSC.....	<i>Maritime Safety Committee</i>
Nº, ou, nº.....	Número
Nºs, ou, nºs.....	Números
NU.....	Nações Unidas
OIT.....	Organização Internacional do Trabalho
ONU.....	Organização das Nações Unidas

p.....	Página
PM.....	Polícia Marítima
PML.....	Plano Mar Limpo
PNUMA.....	Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente
pp.....	Páginas
PTU.....	Países e Territórios Ultramarinos (da UE)
RINA.....	<i>Registro Italiano Navale</i> (Sociedade Italiana de Classificação de Navios)
RINE.....	Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros
RUP.....	Regiões Ultraperiféricas (da UE)
SafeSeaNet.....	Sistema Comunitário de Intercâmbio de Informações Marítimas
SAMN.....	Sistema da Autoridade Marítima Nacional
Séc ou séc.....	Século
SEF.....	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SNBPC.....	Serviço Nacional de Bombeiros e Proteção Civil
SOLAS.....	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar
ss.....	Seguintes
SSN.....	SafeSeaNet (Sistema Comunitário de Intercâmbio de Informações Marítimas)
STCW.....	<i>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i>
TFUE.....	Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia (versão consolidada)
TJCE.....	Tribunal de Justiça da Comunidade Europeia
UE.....	União Europeia
VDR.....	Sistema de Registo de Dados de Viagem

## 1. Introdução

A finalidade de qualquer navio é navegar e, cada largada para o mar, tem como objecto o cumprimento de determinada missão. Por facilidade de raciocínio, poderemos dizer que determinada missão empreendida pelo navio é a sua correspondente viagem que terá, ou deverá, assentar num planeamento minucioso e cuidado<sup>1</sup>, pois dele poderá vir a depender o cumprimento cabal da missão empreendida, isto é, o seu êxito ou o seu fracasso.

Mas o mar é o mar. E apesar de serem tomados todos os cuidados no aprontamento do navio, e na elaboração de um planeamento completo da viagem, para cumprimento da correspondente missão, nunca poderá excluir-se a hipótese de o acidente vir a acontecer, pela razão de que o acidente não diz quando vai surgir e, por isso mesmo, limita-se o homem a preveni-lo ou a constata-lo de facto. É este o paradoxo da segurança: prevenindo muito e bem, traz custos e, eventualmente, o acidente foi evitado, logo custos desnecessários ou exagerados; prevenindo muito e bem, mesmo com custos elevados e, mesmo assim, o acidente aconteceu, o investimento na prevenção foi insuficiente e o acidente poderia ser evitado.

É aqui que tem lugar o tema Locais de Refúgio para Navios em Perigo que, do ponto de vista jurídico, nos propomos desenvolver. Trata-se de um tema problemático, com raízes históricas e muito atual, por força do grande número de acidentes ocorridos, fundamentalmente, na segunda metade do século XX e princípios do século XXI, envolvendo navios petroleiros de grande porte, que provocaram autênticas catástrofes, do ponto de vista ambiental e, também, económico.

---

<sup>1</sup> Cada viagem tem, ou deve ter, o seu planeamento específico que deverá contemplar, de entre outros, os elementos seguintes: autorização de largada e chegada pelas autoridades portuárias competentes; objeto da viagem; porto de largada e porto de destino; data da largada e data prevista da chegada; rota a seguir; intensidade de tráfego marítimo esperada; previsão das condições meteorológicas de tempo e mar; meios de salvação e de pedidos de socorro; refletir o estado de bom funcionamento e segurança de todos os sistemas de bordo; contemplar os avisos transmitidos à navegação, pelas autoridades competentes no decurso da viagem. O planeamento da viagem deve, ainda, ir sendo atualizado de modo a permanecer sempre atual e com utilidade.

A problemática que envolve os Locais de Refúgio para Navios em Perigo coloca em confronto dois grupos de interesses<sup>2</sup>.

Por um lado, temos os armadores, os proprietários da carga, os transportadores, os fretadores e afretadores, os transitários, as seguradoras, os capitães e tripulações dos navios, e outros agentes operadores envolvidos nos contratos de transporte marítimo de mercadorias, desejando todos, em princípio, que a viagem empreendida pelo navio decorra em conformidade com o seu planeamento, cumprindo-se o seu objeto e assim satisfeitos os vários interesses envolvidos. Este grupo tenderá a estar interessado na existência, e disponibilidade, de locais de refúgio para navios em perigo, de modo a que todos os navios em perigo beneficiem desses locais de refúgio, por necessidades causadas por acontecimentos de mar<sup>3</sup>.

Por outro lado, temos os Estados costeiros que, naturalmente, estão interessados e preocupados com a segurança das suas populações, dos seus portos e da proteção do meio ambiente contra, fundamentalmente, efeitos catastróficos provocados,

---

<sup>2</sup> Sobre os grupos de interesse e controvérsia a respeito de Locais de Refúgio para Navios em Perigo veja-se "Book Review Morrison, A P, *Places of Refuge for Ships in Distress. Problems and Methods of Resolution*. Leiden: Martinus Nijhoff, 2012. XiX, 416 pp (Legal Aspects of Sustainable Development, Vol 12), [by] Dr Michael Underdown, Consultant, Clayton Utz. (2013) 27 A&NZ Mar LJ", disponível in, <http://ssl.law.uq.edu.au/journals/index.php/maritimejournal/article/viewFile/206/240> , acedido em 15 de Outubro de 2014.

<sup>3</sup> O n.º 1 do art. 13.º do DL n.º 384/99, de 23 de Setembro, dá-nos a noção de acontecimentos de mar como sendo "todo o facto extraordinário que ocorra no mar, ou em águas sob qualquer jurisdição nacional, que tenha causado ou possa causar danos a navios, engenhos flutuantes, pessoas ou coisas que neles se encontrem ou por eles sejam transportados", noção que coincide com a que tem sido genericamente apresentada pela doutrina. O n.º 2 deste mesmo artigo dá-nos um elenco de acontecimentos de mar, que é: "a tempestade, o naufrágio, o encalhe, a varação, a arribada, voluntária ou forçada, a abalroação, a simples colisão ou toque, o incêndio, a explosão, o alijamento ou o simples aligeiramento, a pilhagem, a captura, o arresto, a detenção, a angaria, a pirataria, o roubo, o furto, a barataria, a rebelião a queda de carga, as avarias particulares do navio ou da carga, bem como as avarias grossas, a salvação, a presa, o acto de guerra, a violência de toda a espécie, a mudança de rota, de viagem ou de navio, a quarentena e, em geral, todos os acidentes ocorridos no mar que tenham por objecto o navio, engenhos flutuantes, pessoas, cargas ou outras coisas transportadas a bordo".

Cf., v. g., Januário da Costa Gomes, *Direito Marítimo, Volume IV Acontecimentos de Mar*, Almedina, 2008, pp. 9 a 26.

principalmente, por derramamentos de hidrocarbonetos e outras substâncias perigosas, explosões e incêndios de navios no mar. Aos Estados costeiros, no uso das suas respectivas competências exclusivas de soberania<sup>4</sup> e jurisdição<sup>5</sup>, juntam-se as associações, as sociedades, os órgãos de comunicação social e outras instituições públicas e privadas que se encontram afetadas à defesa do meio ambiente. Este grupo tenderá a não estar disponível nem interessado nos locais de refúgio para navios em perigo, pretendendo, antes de mais, afastar o perigo das suas costas, materializado na não cedência de locais de refúgio, chegando mesmo a impor o afastamento do navio em perigo para o largo.

Será que há outros grupos de interesse envolvidos na problemática dos locais de refúgio para navios em perigo?

A história da humanidade revela que houve sempre uma ligação íntima entre o homem e o mar pelo que, o mar foi, é, e será sempre um fator de relevo no percurso de desenvolvimento e bem-estar das sociedades humanas. Efetivamente 70% da superfície da Terra é coberta por água; mais de 150 dos 192 Estados-Membros da ONU são Estados costeiros e mais de 2/3 da população mundial vive a menos de 100 milhas náuticas<sup>6</sup> do mar.<sup>7</sup>

Vivemos num mundo consumista, onde as relações comerciais são cada vez mais intensas e globalizadas, o que implica um grande volume de mercadorias continuamente em trânsito, para satisfação das imensas necessidades humanas ou, como por vezes se diz, para a satisfação das necessidades dos habitantes da “Aldeia Global”. É no trânsito de mercadorias que o Navio desempenha um papel de enorme relevo, visto que, por exemplo, é feito por via marítima: cerca de 70% do volume total de mercadorias a nível

---

<sup>4</sup> O conceito de soberania remete-nos, *stricto sensu*, para a competência e capacidade de um Estado emanar, sobre determinado âmbito, normas ou regras, a serem seguidas pelos outros Estados, num determinado espaço geográfico.

<sup>5</sup> O conceito de jurisdição remete-nos, *stricto sensu*, para o poder que o Estado detém para aplicar o Direito ao caso concreto na sua esfera jurisdicional exclusiva.

<sup>6</sup> Uma milha náutica equivale a 1852 metros.

<sup>7</sup> Cf., v. g., Marinha, Serviço de Informação e Relações Públicas, *Manual para Jornalistas*, 2005, disponível in [www.marinha.pt/pt-pt/media-center/manual-jornalistas/Documents/Manual\\_Jornalistas\\_2005.pdf](http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/manual-jornalistas/Documents/Manual_Jornalistas_2005.pdf), acedido em 18 de outubro de 2014.



mundial<sup>8</sup>; mais de 90% do volume das exportações nacionais para fora da UE; 70% das importações portuguesas, incluindo 100% do petróleo e cerca de 2/3 do gás natural consumidos em Portugal.<sup>9</sup>

Por aqui se observa que atendendo ao grande volume e peso das mercadorias permanentemente em trânsito, com tendências para o crescimento, e atendendo, também, ao seu baixo custo, por comparação com o transporte de mercadorias aéreo e terrestre, o transporte de mercadorias por via marítima não tem alternativa, mormente o transporte de hidrocarbonetos e outras substâncias perigosas, com relevo acrescido para o trabalho que ora desenvolvemos, pelo que se poderá prever um aumento do números de navios a sulcar os mares.

A possibilidade da ocorrência de acidentes com navios petroleiros persiste, mantendo-se, portanto, atual a problemática dos locais de refúgio para navios em perigo. A difícil, mas premente, resolução desta problemática diz respeito obviamente a todos os Estados soberanos e à comunidade internacional, porque a ocorrência de novas catástrofes, semelhantes às que já se verificaram, a ninguém beneficiará e, direta ou indiretamente, a todos prejudica, quer ao nível económico quer ao nível do ambiente, por força do fenómeno contemporâneo da globalização.

Então, pode formular-se a questão: Fornecer ou não locais de refúgio para navios em perigo?

A resposta terá de ser encontrada no difícil, mas premente, “compromisso entre a segurança da navegação, a tutela do ambiente e os interesses dos Estados costeiros”, é que, “os navios são bem-vindos mas...nem sempre”<sup>10</sup>. Terá de objetivar-se sempre a melhor solução, em tempo útil, e em face do acidente de facto e da sua evolução ou progressividade, de modo a minimizar os danos resultantes ao nível económico e, acima de tudo, ao nível ambiental. É que há danos que os sistemas financeiros podem resolver,

---

<sup>8</sup> Disponível in [www.mundoeducacao.com/geografia/transporte-maritimo.htm](http://www.mundoeducacao.com/geografia/transporte-maritimo.htm) ,  
acedido em 20 de outubro de 2014.

<sup>9</sup> CF., v. g., *Dispositivo de Segurança Marítima, Servir Portugal no Mar*, in Revista da Armada, Nº 478, Ano XLIII, set. – out. Lisboa, 2013, p.16.

<sup>10</sup> Cf., v. g., Januário da Costa Gomes, *Direito Marítimo, Volume IV Acontecimentos de Mar*, Almedina, Coimbra, 2008, p. 121.

mas outros há que, por incapacidade do homem, apenas serão resolvidos pela própria natureza, com as consequências que daí advém.

Diz-nos *Ignacio Arroyo*<sup>11</sup> que um jurista dedicado ao estudo do Direito Marítimo não pode deixar de analisar o caso “*Prestige*”<sup>12</sup>. Pois, no seu entender, oferece todos os elementos para elevá-lo à categoria de exemplo emblemático do que significa o Direito Marítimo. Um conjunto de normas próprias que superando a distinção entre o público e o privado, o nacional e o internacional, constitui um ramo especial do ordenamento com vocação de uniformidade supranacional. Este prestigiado Professor Doutor, do nosso país vizinho, fundamenta a sua posição relevando os elementos seguintes:<sup>13</sup>

- a) Elementos nacionais espanhóis, revelados pela pluralidade de competências e interesses concorrentes. Por um lado, os interesses estatais espanhóis representados pela “*Administración central del Estado* através da *Dirección General de la Marina Mercante*” dependente do “*Ministerio de Fomento e a Sociedad estatal de Salvamento Marítimo*”. Por outro lado, as competências e os interesses autonómicos representados pelas Comunidades Autónomas da Galiza, Astúrias, Cantábria e País Basco, cujas costas foram fortemente contaminadas pelo crude.
- b) Elementos estrangeiros, como sejam o caso da França, cuja costa foi também fortemente contaminada, e o caso de Portugal, que se viu grandemente ameaçado de contaminação quando o “*Prestige*” navegava rumo às suas águas territoriais.

---

<sup>11</sup> Advogado, Professor Catedrático de Direito Comercial na Universidade Autónoma de Barcelona e Presidente da Associação Espanhola de Direito Marítimo.

<sup>12</sup> O “*Prestige*” era um navio petroleiro que se afundou em 19 de novembro de 2002 à distância de 138 milhas a oeste da costa atlântica espanhola. Pelo seu paradigma, é abordado mais adiante com maior detalhe.

<sup>13</sup> Cf., v. g., *Ignacio Arroyo*, in *II Jornadas de Direito Marítimo 11 e 12 de Novembro de 2010*, Almedina, 2012, pp. 327 e ss.

- c) Elementos Internacionais, porque o “*Prestige*” navegava sob pavilhão<sup>14-15</sup> do Estado das Bahamas. O acidente ocorreu, e desenrolou-se, em águas sob regimes jurídicos distintos como sejam Águas Internacionais, Zona Económica Exclusiva, Mar Territorial e Águas Interiores. A entidade seguradora da responsabilidade civil do navio era *The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I)* submetida ao Direito inglês. Os elementos da tripulação do navio provinham de várias nacionalidades, principalmente chinesa e filipina, sendo grego o capitão do navio.
- d) Coexistência de jurisdições. Por um lado, os tribunais espanhóis, concretamente *el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción de Corcubión e La Audiência de La Coruña*. Por outro lado, os tribunais americanos, por critérios de atribuição do foro a favor dos tribunais norte americanos, mais

---

<sup>14</sup> Correntemente designa-se por pavilhão a bandeira que um navio arvora. O art. 87º, nº1 da CNUDM estipula que o alto mar está aberto a todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral, impondo que a liberdade do alto mar é exercida nas condições estabelecidas na presente convenção e nas demais normas de direito internacional. No seu Art. 90º, consagra a todos os Estados, sem exceção, o direito de fazerem navegar no alto mar navios que arvorem a sua bandeira. Por seu turno, o nº 1 do Art. 91º, estipula que todo o Estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registo de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira e que os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. No entanto, o facto de um navio arvorar determinada bandeira ou pavilhão não constitui prova *iuris et de iure* da sua nacionalidade. Há casos em que o pavilhão, ou bandeira, arvorado pelo navio não é mais do que uma prova aparente ou sinal exterior da sua nacionalidade. Pois a proliferação de bandeiras de conveniência deve-se às facilidades de certos Estados em atribuírem o seu pavilhão e conceder a sua nacionalidade a navios, facilidades estas procuradas pelos armadores dos navios que adotam bandeiras de conveniência, visando: vantagens fiscais pela não aplicação de um regime fiscal mais gravoso nos seus países; menores custos provenientes da redução do número e menores vencimentos da tripulação do navio; menor fiscalização e controlo por parte das entidades competentes dos países que facultam as bandeiras de conveniência; anonimato do capital da sociedade proprietária do navio. O fenómeno da bandeira de conveniência proliferou e agravou-se a partir dos anos sessenta do século XX, chegando a representar 40% da frota mundial em 1989, com implicações nefastas na segurança dos próprios navios e, *lato sensu*, na navegação marítima, nas relações laborais das tripulações e na distorção económica a vários níveis.

<sup>15</sup> Cf., v. g., Januário da Costa Gomes, *O Ensino do Direito Marítimo*, Almedina, Coimbra, 2005, pp. 157 e ss.

precisamente *The US Court Southern District of New York*, onde foi demandada, de entre outros, a entidade classificadora do “*Prestige*” *American Boureau of Shipping (ABS)* e *The Court of Appeals for Second Circuit*, onde seriam resolvidos os recursos apresentados contra as decisões do tribunal de primeira instância.

- e) Coexistência de ações. Num sentido ações penais exigindo responsabilidades criminais por delitos contra o meio ambiente e desobediência às autoridades espanholas. Noutro sentido ações civis pedindo indemnizações pelos danos sofridos em consequência do derramamento de crude pelo “*Prestige*”.
- f) Aplicação do direito internacional convencional, contido na Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1992, e na Convenção Internacional para Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1992.
- g) Administrativos, como consequência do pacote de medidas adotado pelo Governo espanhol para reduzir os efeitos da catástrofe ambiental provocada, adiantando as indemnizações aos afetados.

Como bem se entende, a problemática dos locais de refúgio para navios em perigo diz respeito não só aos Estados costeiros e aos diversos agentes ligados ao navio, que venha a necessitar de um local de refúgio por consequência de acontecimentos de mar, potenciadores de riscos graves de poluição por hidrocarboneto, ocorrido no percurso da viagem empreendida, mas também à comunidade internacional.

Destinando-se os locais de refúgio a navios em perigo, a sua necessidade, dimensão, localização e premência estão conectadas com a navegação praticada, os navios utilizados, as mercadorias transportadas, a soberania e jurisdição dos Estados costeiros e os convénios internacionais entre os Estados subscritores, nos diferentes períodos da história da navegação marítima, isto é, o próprio conceito de locais de refúgio para navios em perigo não foi sempre o mesmo, porque os efeitos dos acontecimentos de mar foram variando de acordo com a evolução na construção naval, com a modificação dos tipos de energia propulsora por eles utilizada no percurso das viagens, e com a perigosidade dos produtos transportados.

Poder-se-á dizer que nas viagens marítimas onde a energia propulsora não seja proveniente do petróleo<sup>16</sup>, e que este, ou seus derivados, não seja a carga transportada, os riscos ambientais não terão relevo se a mercadoria em trânsito, toda ela, for biodegradável ou inofensiva do ponto de vista ambiental. Assim foi, desde o momento que o mar começou a ser utilizado como via privilegiada de transporte de pessoas e mercadorias até aos nossos dias, apesar da ocorrência de um grande número de acontecimentos de mar, que tantos danos causaram, durante o longo período da história da navegação marítima, mas sem relevo ambiental.

Nestas circunstâncias, a cedência ou recusa de um local de refúgio, pedida por um navio em perigo, em que não estivesse em causa a salvaguarda da vida humana, apenas dependeria da defesa de pessoas, bens e do exercício da soberania do Estado costeiro ao qual era solicitado o local de refúgio.

Mas desde o início da utilização do petróleo, com forte incremento a partir de meados do século XX, o paradigma alterou-se e a questão ecológica ganhou uma importância fulcral, porque, realmente, o petróleo é fortemente poluidor para o mar e para as orlas costeiras, quando ocorrem derrames difíceis ou impossíveis de controlar pelo homem, e para a atmosfera pela descarga de gases resultantes do seu consumo em massa, como fonte de energia principal da humanidade.

Não admira, portanto, que a problemática à volta dos locais de refúgio para navios em perigo se tenha agudizado a partir dos últimos anos do século passado, principalmente por força da carga transportada ser de hidrocarbonetos, seus derivados ou de outras substâncias perigosas.

Permanece a questão: ceder ou não ceder locais de refúgio a navios em perigo?

## **2. Locais de Refúgio – Génese, Evolução e Conceito**

### **2.1 Génese**

---

<sup>16</sup> Não incluímos aqui a propulsão por energia nuclear porque a utilização e/ou transporte deste tipo de energia trazem à colação cuidados preventivos muito específicos.

Naturalmente que desde muito cedo o homem percecionou no mar um grande potencial para a sua sobrevivência, desenvolvimento e bem-estar, facto que o levou a encetar esforços para a sua utilização, quer como fonte de rendimento quer como via económica de transporte de pessoas e bens. Surgem então as primeiras navegações, os primeiros acontecimentos de mar e, por estes, as primeiras necessidades de locais de refúgio. Assim, a génese dos locais de refúgio para navios é tão antiga quanto a navegação marítima.

## 2.2 Da Antiguidade ao fim da Idade Média

Consideramos aqui o período histórico compreendido entre os anos 3500 AC e 1453 DC. Diz-nos Vinicius Zanella que Políbio<sup>17</sup> relata a prática de concessão de refúgio para navios em dificuldade já na terceira guerra púnica (149 – 146 AC.), prática que foi seguida por muitos séculos, reconfirmada pelo Código Marítimo de Barcelona em 1258, que contém uma disposição para a assistência a dar a navios em perigo, em caso de tempestade. Diz ainda que as regras de *Oleron* de 1160, se referem não apenas aos navios mercantes mas também aos navios de pesca, estipulando não só o dever de ajudar os marinheiros e comerciantes a bordo em perigo, mas também ajudar a salvar a mercadoria.

Efetivamente, se pretendermos ir ao encontro dos primórdios do Direito Marítimo<sup>18</sup>, que nesta fase deveríamos designar, mais propriamente, por direito mercantil, teremos de recuar aos anos 1792 a 1750 AC, para nos depararmos com o Código<sup>19</sup> de *Hammurabi*<sup>20</sup>, considerada a legislação escrita mais antiga do mundo de

---

<sup>17</sup> Políbio foi um geógrafo e historiador da Grécia Antiga. Nasceu entre os anos 203 e 201 na cidade de Megalópolis e envolveu-se nas Guerras Púnicas entre Roma e Cartago. Disponível in <http://pt.wikipedia.org/wiki/pol%C3%ADdio> , acedido em 25 de outubro de 2014.

<sup>18</sup> O Direito Marítimo, ou direito mercantil, só na Idade Média viria a tornar-se um ramo do Direito autónomo, pelo que no período que nos estamos a reportar, as normas relativas ao comércio marítimo encontram-se misturadas com outras normas relativas à navegação ou relativas a direitos sociais.

<sup>19</sup> Aqui a designação Código não tem o significado jurídico dos dias de hoje, mas foi a designação que se generalizou face a estes documentos jurídicos que chegaram até nós.

que se tem conhecimento gravada em pedra<sup>21</sup>, que consiste numa compilação de 282 leis (artigos) da antiga Babilónia, Cidade-Estado, fundada em 1867 AC., da Mesopotâmia, atual Iraque, assentes nos usos e costumes que a antecederam e da jurisprudência de então. Este código dispõe normas de Direito Marítimo, como por exemplo, na área da construção naval: artigo “235º - Se um bateleiro<sup>22</sup> constrói para alguém um barco e não o faz solidamente, se no mesmo ano o barco é expedido e sofre avaria, o bateleiro deverá desfazer o barco e refazê-lo solidamente à sua custa; o barco sólido ele deverá dá-lo ao proprietário”. Como por exemplo, também, na área da responsabilidade civil: artigo. “240º - Se um barco a remos investe contra um barco de vela e o põe a pique, o patrão do barco que foi posto a pique deverá pedir justiça diante de Deus, o patrão do barco a remos que meteu a fundo a barco à vela, deverá indemnizar o seu barco e tudo quanto se perdeu”. São ainda de referir neste código o capítulo V que dispõe sobre as relações entre comerciantes e comissários; o capítulo VII que dispõe sobre obrigações (contratos de transporte, mútuo); o capítulo XIII que dispõe sobre médicos e veterinários; arquitectos e bateleiros, e colisão de embarcações.<sup>23</sup>

Entre os anos 1300 e 800 AC, embora haja opiniões muito divergentes quanto ao rigor da data certa, deve ter sido elaborado o Código Manu, sendo considerado a legislação mais antiga da Índia. Este Código dos Hindus é constituído por 12 livros, tratando cada um deles de matéria distinta. Destacam-se os livros, um, três, quatro, oito, nove e onze, por tratarem de matéria como o comércio, os mercadores e, embora

---

<sup>20</sup> *Khammu-rabi* era rei da Babilónia no século 18 A.C. e mandou inscrever em 21 colunas 282 cláusulas que ficaram conhecidas como Código de *Hammurabi*.

<sup>21</sup> Disponível in [http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=4113](http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=4113) , acedido em 3 de novembro de 2014.

<sup>22</sup> Bateleiro é o proprietário ou aquele que governa, isto é, que comanda um batel, sendo batel um pequeno barco ou bote. No caso, bateleiro significa o construtor de batéis.

<sup>23</sup> Código de *Hammurabi*, disponível in <http://www.dhnet.org.br/direitos/anthist/hamurabi.htm> , acedido em 3 de novembro de 2014.

superficialmente, de matérias relacionadas com o mar e com as viagens marítimas e fluviais<sup>24</sup>.

No ano 450 AC, aparece a Lei das XII Tábuas, ou *Lex Duodecim Tabularum*, assim designadas por terem sido inscritas em tábuas de carvalho, elaboradas pelos romanos e com forte contributo dos gregos pelos seus saberes nas áreas da navegação, do comércio e das suas ideias do que devia ser o Direito, que influenciaram o mundo de então e tornaram-se em pilares importantes do que viria a ser o comércio marítimo. Estas leis romanas não tiveram grande influência no comércio e transportes marítimos<sup>25</sup>, apesar de terem vigorado durante cerca de um milénio, ou seja, vigoraram até ao aparecimento do Código de Justiniano no ano 527 da nossa era<sup>26</sup>.

Justiniano sobe ao trono do Império Romano do Oriente no ano 527 na cidade de Constantinopla e pouco tempo depois de assumir o poder manda compilar as leis vigentes. Esta compilação ficou concluída no ano 529 e foi designada por *Novus Justinianus Codex*, ou Código de Justiniano<sup>27</sup>, composto por duas partes, tratando a primeira de matéria respeitante às leis civis e a segunda da jurisprudência. Este Código veio a ser completado por um conjunto de “Escritos dos antigos juristas classificados com método” ou Digesto e por umas *Institutiones* ou elementos de ensinar, entrando, estas três publicações, em vigor em 30 de dezembro de 533, tendo sido atualizadas em 534 e perduraram até 1453, altura em que ocorreu a queda de Constantinopla. O Código

---

<sup>24</sup> Cf., Ruy de Carvalho, *Acerca das Antigas Leis de Seguros Revista Semestral, Instituto de Seguros de Portugal*, nº 24, Novembro de 2007, p. 18, por alturas do Centenário da Supervisão dos Seguros em Portugal, disponível in, [http://www.isp.pt/NR/rdonlyres/C4A0D3E2-FZE3-4BFC-81D5-6C0582E393B5/0/RevistaF%C3%B3rum24\\_uv.pdf](http://www.isp.pt/NR/rdonlyres/C4A0D3E2-FZE3-4BFC-81D5-6C0582E393B5/0/RevistaF%C3%B3rum24_uv.pdf), acedido em 1 de novembro de 2014.

<sup>25</sup> Tendo em conta o conhecimento histórico atual sobre esta matéria.

<sup>26</sup> Cf., Ruy de Carvalho, *Acerca das Antigas Leis de Seguros Revista Semestral, Instituto de Seguros de Portugal*, nº 24, Novembro de 2007, p. 19, por alturas do Centenário da Supervisão dos Seguros em Portugal, disponível in, [http://www.isp.pt/NR/rdonlyres/C4A0D3E2-FZE3-4BFC-81D5-6C0582E393B5/0/RevistaF%C3%B3rum24\\_uv.pdf](http://www.isp.pt/NR/rdonlyres/C4A0D3E2-FZE3-4BFC-81D5-6C0582E393B5/0/RevistaF%C3%B3rum24_uv.pdf), acedido em 1 de novembro de 2014.

<sup>27</sup> Esta compilação foi preparada em dois anos, por dez jurisconsultos romanos famosos.



Justiniano é uma obra jurídica notável, “contendo inclusivamente disposições sobre tráfego marítimo”<sup>28-29</sup>.

Importa aqui referir que o *Livro do Consulado do Mar* italiano do século XIV<sup>30</sup> teve um significado relevante no Direito Marítimo ao reunir as regras da navegação no Mar Mediterrâneo, no qual se desenrolavam importantes atividades mercantis, ao estabelecer, no Título VII “Da ordem e regras da ancoragem do navio em praia ou em porto” ou, no Título XI “Do alijamento e das demais avarias que acontecem no mar”<sup>31</sup>. Ou ainda os Rolos de Oleron<sup>32</sup> e as Leis de Wisby<sup>33</sup>.

No direito interno são diversas as leis régias que estabelecem normas relativas aos navios e ao comércio marítimo que fazem parte das Ordenações Afonsinas, Manuelinas e Filipinas<sup>34</sup>. Destas leis merece destaque a Lei de D. Afonso II (1211) por ser uma das mais antigas e dispor que os navios “impelidos pela violência das tempestades, viessem

---

<sup>28</sup> Cf., Ruy de Carvalho, *Acerca das Antigas Leis de Seguros Revista Semestral, Instituto de Seguros de Portugal*, nº 24, Novembro de 2007, p. 21, por alturas do Centenário da Supervisão dos Seguros em Portugal, disponível in, [http://www.isp.pt/NR/rdonlyres/C4A0D3E2-FZE3-4BFC-81D5-6C0582E393B5/0/RevistaF%C3%B3rum24\\_uv.pdf](http://www.isp.pt/NR/rdonlyres/C4A0D3E2-FZE3-4BFC-81D5-6C0582E393B5/0/RevistaF%C3%B3rum24_uv.pdf), acedido em 1 de novembro de 2014.

<sup>29</sup> Para maior aprofundamento, consultar António Santos Justo, pela Universidade de Coimbra, *Contrato de Transporte marítimo (Direito romano justinianeus) e Breves reflexos no direito português*, in IX Congreso Internacional XII Iberoamericano de Derecho Romano, el Derecho Comercial de Roma al Derecho Moderno, Volumen I, Las Palmas de Gran Canaria 1,2 y 3 de febrero de 2006, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Serviço de Publicaciones, 2007, pp 277 a 397, disponível in [http://www.estig.ipbeja.pt/~ac\\_direito/AntonioSantosJusto.pdf](http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/AntonioSantosJusto.pdf), acedido em 13 de janeiro de 2015.

<sup>30</sup> Conjunto de regras consuetudinárias publicado pela Corte Consular de Barcelona em 1380.

<sup>31</sup> Cf., Januário da Costa Gomes, in *O Ensino do Direito Marítimo, O soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, Almedina, Coimbra 2005, pp. 41 a 43.

<sup>32</sup> Rolos Julgados que são colecções de sentenças proferidas na ilha atlântica francesa de Oleron, ou seja, colecções de usos e costumes marítimos compilados no séc. XI, que regulam a *lex mercatória*.

<sup>33</sup> Regulavam o comércio no Mar Báltico por volta do ano 1350, sendo, possivelmente, derivadas das Rolos de Oleron.

<sup>34</sup> Ordenações eram compilações de leis régias em vigor em Portugal, tomando a designação do monarca que as determinava, D. Afonso V, D. Manuel I e Filipe I.

dar às costas, não fossem entregues ao Fisco ou aos oficiais do Rei mas permanecessem com os seus antigos senhorios” de onde se pode retirar que estaria subjacente a ideia de cedência de local de refúgio<sup>35</sup>.

### 2.3 Do Início da Idade Moderna<sup>36</sup> ao Fim do Século XVIII

Compreendemos este período histórico como o espaço temporal que medeia entre o ano 1453 e o início do ano 1800. Durante este período verifica-se um crescente desenvolvimento do comércio marítimo internacional, em parte impulsionado pelos descobrimentos dos portugueses iniciados no reinado de D. João I, com a conquista de Ceuta em 1415 e com o reconhecimento das ilhas da Madeira e dos Açores entre 1419 e 1427, tendo como figura impulsionadora principal o Infante D. Henrique.

De facto, foi o avanço progressivo ao longo da costa ocidental africana, levado a cabo por empenhados navegadores portugueses durante décadas, que permitiu a Bartolomeu Dias dobrar o Cabo da Boa Esperança em 1488, descobrindo assim a ligação entre o oceano Atlântico e o oceano Índico, tornando possível a descoberta do caminho marítimo para a Índia. Esta descoberta permitiu a chegada dos portugueses à Índia em 1498 comandados por Vasco da Gama, seguindo-se um forte incremento das relações comerciais entre a Europa e a Ásia que se viria a prolongar até aos nossos dias,

---

<sup>35</sup> Para maior aprofundamento, consultar Januário da Costa Gomes, in *O Ensino do Direito Marítimo, O soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, Almedina, Coimbra 2005, p. 50 e ss.

<sup>36</sup> Na periodização da História da Humanidade, considera-se que a invenção da escrita ocorreu entre os anos de 4.000 a 3.500 AC. Embora haja divergências, o mais comum é considerar-se a Pré-História até este marco, e depois dele a História. Já na História portanto, o mais comum é considerar-se: a Idade Antiga, ou Antiguidade, o período de tempo compreendido entre a invenção da escrita e a queda do Império Romano do Ocidente, no ano 476; a Idade Média o período de tempo compreendido entre a queda do Império Romano do Ocidente e a queda do Império Romano do Oriente no ano 1453; a Idade Moderna o período de tempo compreendido entre a tomada de Constantinopla pelos turcos otomanos, em 29 de Maio de 1453, e a Revolução Francesa iniciada em 14 de Julho de 1789; a Idade Contemporânea o período de tempo compreendido entre 1789 e a atualidade. Estes marcos, na fita do tempo, não se justapõem de forma hermética entre si, verificando-se, pelo contrário, uma certa sobreposição das épocas históricas consideradas. É que a História não se inicia nem se interrompe, vai se constatando de facto.

no qual o transporte marítimo desempenhou, e desempenha um papel insubstituível, considerando-se, nos dias de hoje, que se iniciou por estas alturas o fenómeno da globalização, entrando-se num período de grandes e longas navegações a carecer de normas uniformes para o comércio marítimos e para os pontos de contacto pelos navios durante as longas e demoradas expedições marítimas.

Importa então referir a *Ordonnance de Colbert* de 1681, também conhecida por Ordenança da Marinha de Luís XIV, pelo papel importantíssimo que teve no desenvolvimento do direito marítimo, ao estabelecer a ponte entre as compilações de leis anteriores e os códigos comerciais, mormente o Código Comercial de 1807, “cujo Livro II, reservado ao comércio marítimo, quase constitui uma reprodução dos Livros II e III da *Ordonnance*, como nos dizem os ensinamentos do Professor Doutor Januário da Costa Gomes no seu manual de *O Ensino do Direito Marítimo*. A Ordenança de Colbert vigorou em Portugal, subsidiariamente, através da Lei da Boa Razão de 18 de agosto de 1869 que, no seu parágrafo 9, mandava atender “às leis de nações civilizadas da Europa e não às romanas”, na falta de leis pátrias, “em matérias políticas, económicas, mercantis e marítimas”<sup>37</sup>, pelo facto de A Ordenança de Colbert constituir, à época, o Regulamento “mais conciso, sistemático e completo”<sup>38</sup> da Europa, tanto que o seu conteúdo veio, a ser vertido no Livro II, artigos 190.º a 246.º, do Código Comercial francês<sup>39</sup>. Efetivamente as normas de *A Ordenança de Colbert* só eram aplicadas se não existisse qualquer lei nacional para o efeito, pois as Ordenações Filipinas, embora muito alteradas, vigoraram até à entrada em vigor dos Códigos no século XIX.

## 2.4 Do fim da Idade Moderna até à Atualidade

---

<sup>37</sup> Cf., Januário da Costa Gomes, in *O Ensino do Direito Marítimo, O soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, Almedina, Coimbra 2005, pp. 44 a 50.

<sup>38</sup> Idem, pp. 44 e 45.

<sup>39</sup> Segundo Maria Teresa Fernandes Corrêa, in *A Disciplina de Direito Comercial Marítimo*, Edição comemorativa, 45 anos Direito/Furg, Juris Rio Grande, 2005, pp. 193 a 198, disponível in [file:///C:/Documents%20and%20Settings/Utilizador/Os%20meus%20documentos/Downloads/594-1086-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Documents%20and%20Settings/Utilizador/Os%20meus%20documentos/Downloads/594-1086-1-PB%20(1).pdf), acedido em 17 de Fevereiro de 2016.

Consideramos este período histórico como o espaço temporal compreendido entre o ano 1800 até aos nossos dias. Em 1807 surge o Código Comercial francês que viria a ser a “fonte mais directa” do Código Comercial português de 1833 de Ferreira Borges, mesmo não existindo ainda um Código Civil, que dedicou a Parte II ao direito marítimo. Algum tempo depois da entrada em vigor deste código foi sentida a necessidade da sua reforma, pelo que, fruto do trabalho desenvolvido por comissões, viria a surgir o Código Comercial de 1888 de Veiga Beirão, que teve como fontes outros códigos comerciais estrangeiros mormente o Código Comercial italiano de 1882 e o Código Comercial espanhol de 1885. O Código Comercial português de 1888 dedica o Livro III (artigos 485.º a 691.º) ao comércio marítimo<sup>40</sup>. O normativo deste Livro III tem vindo a ser esvaziado por leis extravagantes, ou avulsas, a partir de 1986 visto que, cerca de metade dos seus artigos já se encontram revogados<sup>41</sup>, sendo que, praticamente todos eles eram relacionados com o navio<sup>42</sup>.

O Regulamento Geral das Capitanias foi também um diploma de relevo nas atividades marítimas civis. Este regulamento foi aprovado por Decreto de 1 de dezembro de 1892 e logo, por volta dos anos vinte 20 do século XX, foi sentida a necessidade da sua atualização, pela desatualização das disposições em vigor, pela dispersão da legislação relativa à matéria, pela forma como as suas disposições eram interpretadas em diversos locais e em tempos diferentes, mas isso só viria a acontecer pela publicação do Decreto-Lei n.º 265/72 de 31 de julho, que pôs em vigor um novo Regulamento Geral da Capitanias que, tal como o Regulamento de 1892, constituiu um diploma fundamental das actividades marítimas civis. Contudo, também este Regulamento já foi alterado por 31 leis extravagantes, ou avulsas e, mesmo assim, é necessário fazer uma leitura atualizada de algumas das suas normas que, por não terem sido revogadas, se mantêm em vigor.

Por aqui se observa que este período histórico foi rico em produção legislativa, principalmente a partir dos anos oitenta do século XX até aos nossos dias, mas nem sempre correspondeu a uma qualidade profícua.

Algumas das leis extravagantes, ou avulsas, a que aqui nos referimos serão abordadas com algum detalhe *infra* dado o relevo que manifestam relativamente ao tema da presente tese, como por exemplo, o DL n.º 43/2002 de 2 de março que cria o

---

<sup>40</sup> Cf., Januário da Costa Gomes, in *O Ensino do Direito Marítimo, O soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, Almedina, Coimbra 2005, pp. 53 e ss.

<sup>41</sup> O total é de 207 artigos, encontrando-se ainda em vigor 103 por não terem sido revogados.

<sup>42</sup> Do Título I: Capítulo I, Disposições Gerais, resta apenas o Art.º 488.º, Normas de conflito; Capítulo II, Do proprietário, todo revogado; Capítulo III, Do capitão, todo revogado; Capítulo IV, Da tripulação, todo revogado; Capítulo V, Do conhecimento, todo revogado; Capítulo VI, Do fretamento, todo revogado; Capítulo VII, Dos passageiros, todo revogado; Título VIII todo revogado.

SAM e a AMN, o DL n.º 44/2002 de 2 de março que define o âmbito do SAM e as competências da AMN, dos seus órgãos e dos seus serviços, alterado pelo DL n.º 235/2012, de 31 de outubro, e o DL n.º 180/2004, de 27 de julho, republicado pelo DL n.º 52/2012, de 7 de março, relativo à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfico de navios, e que define a autoridade nacional com competência para o acolhimento de navios em dificuldade.

## 2.5 Conceito de Local de Refúgio

Desde sempre que o homem teve necessidade de se proteger dos perigos que possam consistir ameaça à sua existência ou a bens que lhe são essenciais. Assim, local de refúgio será *stricto sensu* o lugar para onde alguém se retira a fim de evitar, ou reduzir, o perigo para si e para os seus bens.

Ora, como *infra* notaremos, os navios quando zarpam para o mar ficam expostos aos mais diversos perigos e ameaças, pelo que o tema dos locais de refúgio para navios em perigo é tão ancestral quanto os navios, cuja procura e concessão se foi tornando uso e costume, e daí o aparecimento do Direito Consuetudinário, através do qual se resolviam as questões litigiosas emergentes entre os navios e os Estados costeiros.

Mas os interesses dos Estados costeiros, os interesses das atuais expedições marítimas, o número e as dimensões dos navios que hoje sulcam os mares, a quantidade e qualidade das mercadorias transportadas têm aumentado grandemente os riscos e as ameaças, principalmente com o advento do consumo do petróleo como energia principal global a partir de meados do século XX, para os Estados costeiros promovidas por navios petroleiros suscetíveis de causarem derrames de hidrocarbonetos, seus derivados, e outras substâncias perigosas que, em caso de incidente, provocavam autênticas catástrofes ecológicas ao meio marinho, ao litoral costeiro e graves danos às populações ribeirinhas, o que tem levado os Estados costeiros a não ter em conta as normas consuetudinárias seguidas por vários séculos, afastando para o mar navios que careciam de um local de refúgio.

Perante este cenário qual será o conceito jurídico de local de refúgio para navios em perigo atualmente? Será o mesmo de sempre?

Parece-nos que não. Ao que sabemos, a dinâmica da vida atual não tem semelhança a qualquer outra época anterior, não se sabendo qual será o seu desfecho se não houver medidas que promovam a sustentabilidade equilibrada dos mares, dos continentes e da atmosfera, isto é, tem de haver o controlo da poluição a todos os níveis, porque o planeta não suporta agressões que estejam para além da sua capacidade de regeneração.

Temos assim o conceito jurídico atual de local de refúgio para navios em perigos, segundo a IMO, segundo a UE e segundo Portugal:

1) Para a IMO local de refúgio é um “Local onde um navio que necessita de assistência pode ser recolhido para estabilizar a sua situação e assim reduzir o risco existente para a vida humana e para o meio ambiente marinho”<sup>43</sup>. É um conceito abrangente onde se poderão inserir, reentrâncias, fundeadouros, baías, enseadas, estuários, portos, docas e outros locais perto da costa.

2) Para a UE local de refúgio é “o porto, uma parte do porto ou os cais de atracação, o fundeadouro ou qualquer outra zona protegida definida por um Estado-Membro para acolher navios em perigo”<sup>44</sup>, ao que podemos acrescentar os locais que inserimos no ponto anterior.

3) Para o legislador português entende-se por “Local de refúgio um porto, parte de porto, outro espaço abrigado para manobrar, um fundeadouro ou qualquer outra área identificada em plano de acolhimento de navios em dificuldade”, onde também poderemos inserir o que acrescentámos no ponto 1)<sup>45</sup>.

Em resumo, poderemos dizer que locais de refúgio para navios em perigo são todos os locais inscritos no plano para acolhimento de navios em dificuldade nas águas sob jurisdição nacional, tendo como propósito responder aos riscos criados por esses navios, incluindo, se for o caso, os riscos para as vidas humanas e para o ambiente, elaborados após consulta às partes interessadas, com base nas Resoluções A.949(23) e A.950(23) de OMI, devidamente atualizados.

### 3. O Navio e os Perigos no Mar

O projeto de construção de um navio parte de várias premissas, das quais relevam a sua finalidade, o meio de operação e a energia propulsora, isto é, a que fim se destina o navio, em que águas vai navegar e que energia vai utilizar para a sua propulsão. Destas três premissas surgem as mais diversas classificações de navios, cuja designação nos remete, de imediato, para as missões que o navio vai efectuar, para as águas onde

---

<sup>43</sup> Ou, em inglês, “Place of refuge means a place where a ship in need of assistance can take action to enable it to stabilize its condition and reduce the hazards to navigation and to protect human life and the environment”, in Resolution A.949(23) Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance, item 1.19, adopted on 5 December 2003, of the IMO.

<sup>44</sup> Directiva 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do conselho, de 27 de junho de 2002, Art. 3.º, alínea m).

<sup>45</sup> Alínea o) do DL 180/2004, de 27 de julho, como republicado.

vai navegar e para o sistema de propulsão que vai usar<sup>46</sup>. Sobre esta matéria muito haveria a dizer mas, para o nosso trabalho, importa o conceito jurídico de navio.

### 3.1 Conceito de Navio

O termo navio é muito lato e não é fácil defini-lo em poucas palavras. É por isso que, frequentemente, se encontra o conceito de navio expresso em diversos diplomas legais, para ser entendido como tal nas disposições desse mesmo diploma legal. É o que se pode observar, por exemplo, no Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, Art. 3.º, alínea f), como republicado pelo Decreto-Lei n.º 52/2012 de 7 de março, quando diz que para efeitos do presente diploma entende-se por “«Navio» *qualquer navio de mar ou veículo de mar*”, para, um pouco mais à frente, na alínea cc) dizer que, para efeitos do presente diploma, entende-se por “«Navio em dificuldade» *um navio ou uma embarcação de pesca que se encontre numa situação que possa causar a sua perda ou representar um perigo para o ambiente ou para a navegação*”, de resto, em resultado da transposição da Directiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho, ou, por exemplo, no Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por navios 1973, ficando conhecida por MARPOL 73/78, aprovado para a adesão pelo Decreto do Governo n.º 25/87 de 10 de julho, quando estipula, no n.º 4 do Art. 2.º, que, “«Navio» *significa uma embarcação de qualquer tipo que opere no meio marinho e inclui embarcações de sustentação hibrodinâmica, veículos de sustentação por ar, submersíveis, estruturas flutuantes e plataformas fixas ou flutuantes*. Daqui se pode retirar que o legislador define navio de acordo com o mal que quer evitar ou o bem a proteger.

Mas a noção jurídica de navio tem de ir muito além das definições que possam ser encontradas em diplomas legais dispersos, para facilitar a compreensão de que um navio no mar tanto pode representar um “pedaço de território nacional” flutuante, investido de poderes públicos próprios, através do seu comandante<sup>47</sup>, como pode ser possuidor de personalidade judiciária e responder em juízo, representado pelo proprietário, pelo capitão ou seu substituto ou pelo agente de navegação que requereu o despacho do navio<sup>48</sup> embora a doutrina não seja unânime a este respeito.

---

<sup>46</sup> Temos, por exemplo, navios de guerra e navios mercantes, navios de comércio e navios de recreio, navios de carga e navios de passageiros, navios petroleiros e navios cerealíferos, navios costeiros e navios transoceânicos, navios de longo curso (entre portos de dois ou mais países) e navios de cabotagem (entre portos do mesmo país), navios à vela e navios de propulsão mecânica, etc.

<sup>47</sup> Por exemplo direito de passagem inofensiva e imunidade nos termos dos Artigos 17.º e 32.º da CNUDM 1982, respetivamente.

<sup>48</sup> O n.º 1 do Art. 11.º, do DL n.º 202/98, de 10 de julho estipula: “Se o proprietário ou o armador não forem identificáveis com base no despacho de entrada da capitania, o

Isto porque, como diz António Menezes Cordeiro “O navio é uma coisa. Mas assume uma individualização especial. Tem nome. Tem madrinha. Assume uma identidade, no imaginário histórico-cultural dos povos. Desloca-se; é servido por uma tripulação; é dirigido por um capitão; presta serviços. Constitui, nesta base, um centro de valorações autónomas específicas”<sup>49</sup>. E cria um sentimento a quem neles serviu que “Por novos e velhos, antigos e modernos, comandantes e grumetes, por todos nós corre o mesmo afecto a um corpo de aço e alma de fogo, a um ser vivo e vibrante que se chama o «Lima», «o nosso navio»!”<sup>50</sup>. O navio nasce, vive e morre.

### 3.2 Caraterização dos Perigos da Navegação Marítima

Logo após a notificação do despacho de largada ao comandante do navio, pela autoridade competente<sup>51</sup>, o que se espera é que a viagem decorra sem acidentes ou incidentes marítimos. Mas, um navio no mar está sujeito a riscos e ameaças. Riscos naturais, inevitáveis, que a todo o momento podem advir das condições de tempo e mar, e, mais catastroficamente, de tufões violentos, terremotos ou maremotos. Riscos, sem qualquer intenção, provenientes do uso do mar por um grande número de navios, que não pára de crescer e cada vez mais de maior porte, transportando grandes quantidades

---

navio responde, perante os credores interessados, nos mesmos termos em que aqueles responderiam”; o n.º 2 “é atribuída ao navio personalidade judiciária”. Também, no Art. 28.º, conjugado com o Art. 10.º, ambos do DL n.º 352/86 de 21 outubro, é atribuída responsabilidade ao navio, se os conhecimentos de carga forem emitidos por quem não tenha a qualidade de transportador, por nulidade do ato, ou se o transportador marítimo não for identificável com base nas menções constantes do conhecimento de carga, o navio que efetua o transporte responde perante os interessados na carga nos mesmos termos em que responderia o transportador, sendo atribuída ao navio personalidade judiciária, cabendo a sua representação em juízo, ao proprietário, ao capitão ou seu substituto, ou ao agente de navegação que requereu o despacho do navio.

<sup>49</sup> Cf., Menezes Leitão, in *II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo 11 e 12 de Novembro de 2010, O Navio*, Almedina, Coimbra, 2012, pp. 44 e 45.

<sup>50</sup> Cf., Sarmiento Rodrigues, in *O Nosso Navio, «Rio Lima – O seu navio e os seus heróis»*, Sociedade Industrial de Tipografia, Lda., Lisboa, 1944.

<sup>51</sup> Em Portugal a emissão do despacho de largada é da competência do capitão do porto, através da “janela única portuária”, que atesta que um navio que larga de um porto nacional preenche os requisitos respeitantes à segurança, às pessoas e aos bens embarcados, e que cumpriu todas as formalidades e obrigações pecuniárias no espaço nacional, sendo vedadas quaisquer movimentações de carga ou de saída e entrada de pessoas a bordo a partir da notificação de largada ao comandante do navio, caducando às 24 horas do dia seguinte ao da sua assinatura pelo capitão do porto ou do órgão local da Autoridade Marítima em quem o capitão do porto delegou competências para o efeito.



de hidrocarbonetos e seus derivadas ou outras substâncias perigosas, que podem causar derrames e constituir forte ameaça de poluição ao meio marinho e zonas ribeirinhas. Ameaças que podem advir de actos intencionais, como sejam os tráficos, a imigração ilegal, a pirataria moderna, a proliferação de armamento e o terrorismo marítimo<sup>52</sup>. Podemos então dizer que qualquer navio no mar está sujeito a determinados acontecimentos, isto é, está sujeito aos *acontecimentos de mar*.

Nesta sequência, e seguindo os ensinamentos de Januário da Costa Gomes ao dizer-nos que “Se seguirmos a força das palavras, *acontecimento de mar* será todo e qualquer evento que ocorra no mar e que, como tal, tenha reflexos na navegação marítima ou nas actividades que no mar se desenvolvem”, adiantando que o Direito Marítimo utiliza esta expressão “num sentido mais selectivo para designar eventos não ordinários ou comuns, *maxime* quando provocam ou são susceptíveis de provocar danos de qualquer natureza”. Temos assim que, para efeitos jurídicos o acontecimento de mar tem de ser um evento extraordinário e provocar ou ser susceptível de provocar danos. Vem nesta linha Azeredo Matos quando caracteriza como acontecimento de mar “todo o acto ou facto, extraordinário, que tem o mar por teatro ou que sobrevém do mar, causador de prejuízos ou susceptível de os causar, a uma expedição marítima, ao navio, à carga ou aos dois simultaneamente”. Temos aqui coincidência doutrinária, com a qual concordamos, quanto ao entendimento que deve ser feito de acontecimento de mar em termos jurídicos<sup>53</sup>.

Entendimento semelhante teve o legislador nacional ao dispor, no n.º 1 do Art. 13.º, do Decreto-Lei n.º 384/99, de 23 de setembro, que “Entende-se por acontecimento de mar todo o facto extraordinário que ocorra no mar, ou em águas sob qualquer jurisdição nacional, que tenha causado ou possa causar danos a navios, engenhos flutuantes, pessoas ou coisas que neles se encontrem ou por eles sejam transportadas”.

No n.º 2 do mesmo artigo, deste diploma legal, o legislador apresenta um elenco, a título exemplificativo, de acontecimentos de mar que é: “*a tempestade, o naufrágio, o encalhe, a variação, a arribada, voluntária ou forçada, a abalroação, a simples colisão ou toque, o incêndio, a explosão, o alijamento ou simples aligeiramento, a pilhagem, a captura, o arresto, a detenção, a angaria, a pirataria, o roubo, o furto, a barataria, a rebelião, a queda de carga, as avarias particulares do navio ou da carga, bem como as avarias grossas, a salvação, a presa, o acto de guerra, a violência de toda a espécie, a mudança de rota, de viagem ou de navio, a quarentena e, em geral, todos os acidentes ocorridos no mar que tenham por objecto o navio, engenhos flutuantes, pessoas, cargas, ou outras coisas transportadas a bordo*”.

---

<sup>52</sup> Para maior desenvolvimento consultar, Nuno Sardinha Monteiro e Henrique Portela Guedes, in *Riscos e ameaças em ambiente marítimo*, A Segurança no Mar, Uma Visão Holística, Mare Liberum, Editora para a FEDRAVE, Aveiro, 2012, pp. 63 a 87.

<sup>53</sup> Cf., Januário da Costa Gomes, in *Direito Marítimo, Volume IV, Acontecimentos de Mar*, Almedina, Coimbra 2008, pp. 9 e 10.

Embora o legislador não seja claro se o derrame de hidrocarbonetos, seus derivados, ou outras substâncias perigosas no mar é ou não um acontecimento de mar, parece-nos que poderá ser inserido na parte final do elenco apresentado, quando pretende englobar outros acontecimentos de mar que não estejam contidos neste elenco quando refere “e, em geral, todos os acidentes [e/ou incidentes] ocorridos no mar que tenham por objecto o navio, engenhos flutuantes, pessoas, cargas, ou outras coisas transportadas a bordo”. Também não temos dúvidas em entender que a doutrina considera todo e qualquer derrame de hidrocarbonetos, seus derivados ou outras substâncias perigosas como acontecimento de mar, pois qualquer derrame destas substâncias no mar será sempre um evento, ou um facto, extraordinário e que provoca danos ao ambiente marinho, ao litoral e populações ribeirinhas.

É então certo que um navio quando se faz ao mar pode nele vir a ser objeto das maiores adversidades e, portanto, sujeito a ocorrências de acidentes ou incidentes marítimos podendo vir a carecer de um local de refúgio.

### 3.3 O Pedido de Cedência do Local de Refúgio

Regra geral a cedência de um local de refúgio para navios em perigo tem por base a formulação de um pedido<sup>54</sup> pelo comandante do navio ou, na sua impossibilidade, por quem o substitua, pelo armador ou proprietário do navio, ou pelo Estado de pavilhão. Mas será sempre necessário pedir ao Estado costeiro um local de refúgio para um navio em perigo susceptível de causar derrames de hidrocarbonetos, seus derivados, ou substâncias perigosas?

Não, não é. Isto porque pela remissão do n.º 2 do Art. 18.º, para o anexo IV, ambos do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, as autoridades competentes, em razão da matéria e no seguimento de um incidente que afete um navio, considerem no quadro do direito internacional que é necessário afastar, reduzir ou eliminar um perigo grave e iminente que ameaça o seu litoral ou interesses conexos, a segurança dos outros navios e a segurança das suas tripulações e passageiros ou das pessoas em terra, ou proteger o meio marinho, podem:

---

<sup>54</sup> É o que se retira do ponto n.º 3.12 da *Resolution A.949(23), Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance*, da IMO, que diz: “When permission to access a place of refuge is requested, there is no obligation for the coastal State to grant it, but the coastal should weigh all the factors and risks in a balanced manner and give shelter whenever reasonably possible” ou, em português, Quando é solicitada a permissão para aceder a um local de refúgio, não há nenhuma obrigação para o Estado costeiro a conceder, mas o Estado costeiro deve pesar todos os fatores e riscos de forma equilibrada de modo a dar abrigo sempre que razoavelmente seja possível.

- 1) Restringir os movimentos do navio ou impor-lhes um itinerário, não afetando esta exigência a responsabilidade do comandante do navio para o governo e a segurança do seu navio;
- 2) Notificar o comandante do navio para que elimine o risco para a segurança marítima ou para o meio ambiente;
- 3) Enviar a bordo do navio uma equipa técnica de avaliação tendo por missão determinar o grau de risco, assistir o comandante na correção da situação e manter informado o centro costeiro competente;
- 4) Intimar o comandante a seguir para um local de refúgio, em caso de perigo iminente, ou impor a pilotagem ou o reboque do navio.

Estas medidas são também aplicáveis às companhias de assistência, salvados e reboques, quando o navio for rebocado em virtude de um contrato de reboque ou de salvados.

#### **4. Local do Acontecimento de Mar Originador do Perigo – Espaços Marítimos**

Quando ocorre um acidente ou incidente marítimo, é fundamental conhecer quando e onde aconteceu, isto é, em que momento temporal e em que coordenadas geográficas, efetivamente, se deu a sua ocorrência, visto que, só a partir do conhecimento destes dois fatores é possível conhecer a jurisdição e a legislação aplicáveis, e a autoridade competente para atuar em caso de perigo para vidas humanas<sup>55</sup>, e de descontaminação em caso de ocorrerem derrames de hidrocarbonetos ou de outras substâncias perigosas. Na verdade são as coordenadas geográficas do ponto de ocorrência do incidente que determinam se o navio se encontrava em águas internacionais, ou em águas sob soberania e/ou jurisdição nacional, o que é relevante para efeitos da aplicação do Artigo 230.º da CNUDM 1982<sup>56</sup>, não sendo indiferente o

---

<sup>55</sup> Em aplicação da *International Convention on Maritime Search and Rescue 1979*, ou, Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo de 1979, habitualmente designada por Convenção SAR 1979, aprovada para adesão pelo Decreto do Governo n.º 32/85 de 16 de agosto.

<sup>56</sup> Dispõe este artigo, sobre penas pecuniárias a respeito dos direitos reconhecidos dos acusados que:

1 - Para além do mar territorial, só podem ser impostas penas pecuniárias no caso de infrações às leis e regulamentos nacionais, ou às regras e normas internacionais aplicáveis, para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações estrangeiras.

2 - No mar territorial só podem ser impostas penas pecuniárias no caso de infrações às leis e regulamentos nacionais, ou às regras e normas internacionais aplicáveis, para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações

acidente e/ou incidente de navio, que cause derrame de hidrocarbonetos ou outras substâncias perigosas, ocorrer nas zonas das Águas Interiores, no Mar Territorial, na Zona Económica Exclusiva, na Extensão da Plataforma Continental, de cujas definições, delimitações e poderes dos respectivos Estados costeiros nelas exercidos cuidaremos, sucintamente, de seguida.

#### 4.1 Águas Interiores

As águas interiores são distintas das águas continentais<sup>57</sup>, e constituem o primeiro espaço marítimo a contar da costa do território continental. São definidas como as águas compreendidas entre a linha da máxima preia-mar, que se observa por ocasião das marés vivas equinociais<sup>58</sup> e a linha de base normal (que é a linha da baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala)<sup>59</sup>, incluindo a camada aérea que acima delas se encontra, a superfície da água e a sua espessura e, ainda, o leito e o subsolo que sob elas permanece. A esta definição acresce ainda, constituindo também águas interiores, o espaço compreendido entre a linha da máxima preia-mar e a linha de base reta, que corresponde a uma linha fictícia, substituindo a linha de base normal, que une os pontos apropriados nos locais em que a costa apresente recortes profundos e reentrâncias ou onde exista uma franja de ilhas ao longo da costa na sua proximidade imediata<sup>60</sup>.

As águas interiores portuguesas sujeitas á influência das marés, nos rios, lagos e lagoas pertencem ao domínio público marítimo, o qual é pertença do Estado, nos termos dos Artigos 3.º e 4.º do DL n.º 54/2005, de 15 de novembro.

---

estrangeiras, salvo ato intencional e grave de poluição, podendo então ser aplicadas penas criminais.

3 – Devendo ser respeitados os direitos reconhecidos dos acusados, no decurso dos procedimentos instaurados para reprimir tais infrações cometidas por embarcações estrangeiras, que possam dar lugar à imposição de sanções.

<sup>57</sup> As águas continentais são constituídas pelos rios, pelos lagos, pelas lagoas, pelas albufeiras, pelas lagunas, pelos pântanos, pela água dos poços e reservatórios e outras zonas inundadas até ao limite das águas interiores, e pelas águas subterrâneas.

<sup>58</sup> Cf., n.º 2 do Art. 10.º, do DL n.º 54/2005, de 15 de novembro.

<sup>59</sup> Cf., Art. 5.º, da CNUDM 1982 e Art 5.º da Lei n.º 34/2006, de 28 de julho.

<sup>60</sup> Idem, Art. 7.º.

O DL n.º 495/85, de 29 de novembro define as linhas de base reta nacionais, considerando, no seu Art. 2.º, como um dos tipos de linhas de base reta, as linhas de fecho à entrada de certas enseadas, embocaduras dos rios, e entradas de portos.

Nas suas águas interiores o Estado tem poderes soberanos idênticos aos que tem em terra firme e exclusividade ao nível da pesca, da navegação e de sobrevoo, não havendo, por isso, direito de passagem inofensiva nem o direito de passagem em trânsito relativamente a navios e embarcações estrangeiras e de sobrevoo relativamente a meios aéreos, sendo sempre necessária autorização do Estado tal como o é para o trânsito ou sobrevoo em terra firme. Há, no entanto, duas exceções: a obrigação de conceder direito de passagem inofensiva, no caso de servidões históricas e no caso de acesso ao mar pelos Estados sem litoral, com a necessidade de transitarem por mares de outros Estados<sup>61</sup>.

#### **4.2 Águas Arquipelágicas**

As águas arquipelágicas são uma criação da CNUDM 1982, embora já se notasse a formação de um costume a seu respeito. Só os Estados constituídos na sua totalidade por ilhas podem fixar águas arquipelágicas<sup>62</sup>, tendo por regras base<sup>63</sup>:

1 – A proporção entre a parte emersa do território do Estado constituído, na sua totalidade, por ilhas e pelas águas marítimas arquipelágicas, incluindo as dos atóis, não deve exceder 1 para 9.

2 – As linhas que definem as linhas arquipelágicas não podem exceder o comprimento máximo de 125 milhas náuticas.

3 – O perímetro arquipelágico tem de respeitar a configuração geral do conjunto arquipelágico.

Nas águas arquipelágicas o Estado costeiro tem poderes soberanos que se alargam ao espaço aéreo sobreposto e ao leito e subsolo que sob elas se encontra. Exceção para as embarcações estrangeiras que têm direito de passagem inofensiva e direito de passagem em trânsito através delas, em concordância com os Artigos n.º 52.º, 53.º e 54.º da CNUDM 1982.

#### **4.3 Mar Territorial**

O mar territorial é constituído pelas águas marítimas adjacentes à terra firme, ou adjacentes às águas marítimas interiores, ou às águas arquipelágicas (conforme se registre a existência de qualquer uma delas), numa faixa com a largura, uniforme ao longo do recorte da costa e/ou das linhas de base ou de fecho estabelecidas, máxima de

---

<sup>61</sup> N.º 2 do Art. 8.º, e Art. 125.º, ambos da CNUDM 1982, respectivamente.

<sup>62</sup> Idem Art. 46.º.

<sup>63</sup> Idem Art. 47.º.

12 milhas<sup>64</sup> marítimas. O Estado ribeirinho tem, no entanto, liberdade para fixar a extensão que entender, desde que não ultrapasse este limite<sup>65</sup>.

O Mar Territorial português pertence ao domínio público marítimo, e é pertença do Estado, nos termos dos Artigos 3.º e 4.º do DL n.º 54/2005, de 15 de novembro.

No seu mar territorial o Estado exerce poderes soberanos, verificando-se, no entanto, alguns limites impostos pela CNUDM 1982 que são: o direito de passagem inofensiva e a jurisdição penal e civil a bordo de navios estrangeiros. Assim, o Estado costeiro deve permitir a navegação contínua e rápida, a todo e qualquer navio, só à superfície<sup>66</sup> e desde que não traga prejuízos à paz, à boa ordem ou à sua segurança<sup>67</sup>. Quanto à jurisdição penal as autoridades competentes do Estado costeiro só podem abordar ou desviar um navio mercante estrangeiro, no mar territorial, para procederem a qualquer investigação, relacionada com infracção cometida a bordo do navio, *sub judice*, quando:

- 1 – Suspeitem que efetua tráfico ilícito de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas;
- 2 – É solicitado pelo comandante do navio ou de autoridade diplomática do Estado de bandeira;

---

<sup>64</sup> Exceptua-se, de acordo com a prática internacional, os casos dos ancoradouros e os Estados com costas fronteiriças. No primeiro caso, a linha exterior do Mar Territorial poderá ir além das 12 milhas, quebrando assim a regra do paralelismo entre a linha interior e a linha exterior, se os ancoradouros são usados para fundear navios ou amarrá-los a bóias, não podendo atracá-los a cais firmes, e sendo utilizados em operações de carga e descarga. No segundo caso, a prática internacional é no sentido da linha exterior dos mares territoriais passar a ser a linha mediana entre os Estados. Cf., José Luís Moreira da Silva, in, *Direito do Mar, Direito Internacional e Direito do Mar (Sumários Desenvolvidos)*, Parte II, AAFDL, 2003, p.76.

<sup>65</sup> Art. 3.º, da CNUDM 1982 e, no Mar Territorial português, Art. 6.º, da Lei n.º 34/2006, de 28 de julho.

<sup>66</sup> Art. 20.º, da CNUDM 1982.

<sup>67</sup> Idem n.º 1 do Art. 19.º. Este mesmo artigo, elenca, no n.º 2, 12 casos em que se não considera a passagem inofensiva, não de forma taxativa tendo em conta o sentido amplo da última alínea. Quando a passagem, no Mar Territorial português, não cumpre com estes pressupostos pode ser exercido o direito de visita sobre o navio nos termos da alínea a) do n.º 1 do Art. 16.º, da Lei n.º 34/2006, de 28 de julho. Se, se tratar de navios de guerra, embora gozem de imunidade, pode-lhes ser exigida a saída imediata do Mar Territorial português, se não acatarem o pedido para cumprirem com as regras, nos termos do Art. 30.º da CNUDM 1982 e do Art. 17.º, da Lei n.º 34/2006, de 28 de julho.

3 – Se considere que a infração criminal é de tal natureza que possa perturbar a paz do país ou a ordem no mar territorial;

4 – Se a infração criminal tiver consequências para o Estado costeiro.

Acresce ainda, os casos em que o navio provém das águas interiores, e o direito interno permite o apresamento e a investigação a bordo, e os casos relacionados com crimes de poluição, sempre que o ato poluidor tenha sido praticado numa zona sob soberania ou jurisdição nacional.

Quanto ao exercício da jurisdição civil, relacionado com uma pessoa que se encontre a bordo, o Estado costeiro não pode abordar ou desviar um navio mercante estrangeiro, salvo se forem medidas resultantes de “obrigações assumidas pelo navio ou de responsabilidades em que o mesmo haja incorrido durante a navegação ou devido a esta quando da sua passagem pelas águas do Estado costeiro”, ou “se detenha no mar territorial ou por ele passe procedente das águas interiores”, em conformidade com o seu direito interno<sup>68</sup>.

#### **4.4 Zona Contígua**

A Zona Contígua é constituída pelas águas marítimas adjacentes ao mar territorial, numa faixa com a largura uniforme ao longo da linha exterior do mar territorial, que não se pode estender além de 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial<sup>69</sup>. O legislador português optou pela distância máxima permitida pela CNUDM 1982, para fixar o mar territorial, e estabeleceu a zona contígua nacional que se estende 12 milhas marítimas para além do limite exterior do mar territorial<sup>70</sup>, funcionando como uma zona de transição entre o mar territorial e o alto mar e vice-versa.

Na sua Zona Contígua, o Estado não tem poderes de soberania, mas apenas poderes de fiscalização, e controlo, de determinadas atividades levadas a cabo, no caso português<sup>71</sup>, numa faixa de 12 milhas marítimas adjacentes ao mar territorial, tendo como finalidade evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários na entrada do seu território ou no seu mar territorial, e reprimir

---

<sup>68</sup> Art. 28.º, da CNUDM 1982.

<sup>69</sup> Idem, n.º 2 do Art. 33.º.

<sup>70</sup> Art. 7.º, da Lei n.º 34/2006, de 28 de julho.

<sup>71</sup> Porque Portugal reivindicou e fixou o seu mar territorial nas 12 milhas marítimas pelo que só podia no máximo reivindicar 12 milhas para a sua zona contígua. Pelo contrário, se determinado Estado fixar, por exemplo, o seu mar territorial nas 6 milhas marítimas pode reivindicar 18 milhas marítimas para a sua zona contígua.

as infrações às leis e regulamentos na saída do seu território e do seu mar territorial, devendo acrescentar-se o poder de fiscalização e controlo que o Estado costeiro tem, as infrações relativas ao património arqueológico ou histórico subaquático cometidas na sua zona contígua ou no seu mar territorial<sup>72</sup>.

#### 4.5 Zona Económica Exclusiva

A Zona Económica Exclusiva é constituída pela superfície das águas marítimas adjacentes ao mar territorial, pela coluna de água correspondente e pela camada aérea que se lhe sobrepõe, numa faixa com a largura uniforme ao longo da linha exterior do mar territorial, que não se pode estender além de 200 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial<sup>73</sup>, sendo o critério de delimitação entre Estados vizinhos por acordo, de modo a encontrar uma solução equitativa<sup>74</sup>. O legislador português optou pela distância máxima permitida pela CNUDM 1982, para fixar o mar territorial, e estabeleceu a ZEE nacional que se estende 188 milhas marítimas para lá da linha exterior do mar territorial.

Na sua ZEE, o Estado tem poderes soberanos, ou direitos de soberania, para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais vivos e não vivos<sup>75</sup>, das águas sobrejacentes ao leito do mar e seu subsolo, bem como a exploração e aproveitamento da zona para fins económicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos. Na opinião do Professor Marques Guedes não se trata de verdadeiros direitos de soberania, mas somente de direitos de fruição<sup>76</sup> dos recursos, aqui expressos, cuja conservação e gestão é dever do Estado costeiro.

O Estado costeiro tem poderes de jurisdição na sua ZEE, no que concerne: à colocação e utilização de ilhas artificiais e outras estruturas; à investigação científica marinha; e à proteção e preservação do meio marinho, envolvendo, naturalmente, responsabilidades e deveres de cooperação<sup>77</sup>.

---

<sup>72</sup> N.º 2 do Art. 303.º, da CNUDM 1982 e Art. 8.º, da Convenção para a Proteção do Património Cultural Subaquático, da UNESCO, que entrou em vigor na ordem internacional em 2 de janeiro de 2009, já ratificada por Portugal.

<sup>73</sup> Artigos 55.º e 57.º da CNUDM 1982, e Art. 8.º, da Lei n.º 34/2006, de 28 de julho.

<sup>74</sup> Idem, do Art. 74, n.º 1.

<sup>75</sup> São poderes soberanos, ou direitos de soberania, limitados a determinados fins de fruição de recursos e não direitos sobre as águas como acontece, por exemplo, no mar territorial. Alínea a) do Art. 56, da CNUDM 1982.

<sup>76</sup> Cf., Armando M. Marques Guedes, in, *Direito do Mar*, 2.ª Edição, Coimbra Editora 1998, p. 157.

<sup>77</sup> Alínea b) do Art. 56.º, da CNUDM 1982.



No exercício dos seus poderes, ou direitos, de soberania e jurisdição, o Estado costeiro terá em conta os direitos e deveres dos outros Estados<sup>78</sup>.

Questão complexa é a de saber se a ZEE é, ou não, uma zona de Alto Mar. Pretendendo saber, com a resposta, se as liberdades de que gozam os Estados nas ZEE, estão apenas limitadas pelos direitos atribuídos aos Estados costeiros, ou se, também, estarão limitadas as liberdades do Alto Mar, por direitos de soberania atribuídos aos Estados costeiros. A este respeito, e tendo em conta o objecto da presente dissertação, concordamos com a posição de José Luís Moreira da Silva quando diz que [.....] “Somos, assim, levados à conclusão de que na ZEE, embora não sendo uma zona de Alto Mar, se aplica o regime do Alto Mar na parte não prejudicada por direitos dos Estados costeiros”<sup>79</sup>.

Tendo em conta o tema do nosso trabalho, é importante aqui chamar à atenção para a relevância das estipulações da Parte XXII da CNUDM 1982 – Protecção e preservação do meio marinho – principalmente pelo impacto que têm nas medidas a tomar, com vista à prevenção, controlo e combate à poluição, provocada por incidentes marítimos, envolvendo navios dos quais possam resultar derramamento de hidrocarbonetos, seus derivados ou outras substâncias perigosas.

#### 4.6 Plataforma Continental

A plataforma continental é o leito e o subsolo das áreas submarinas, que se estendem além do mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental ou até uma distância de 200 milhas náuticas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância<sup>80</sup>. A determinação da linha exterior da plataforma continental é algo complexa por envolver aspetos geomorfológicos e aspetos jurídicos, pelo que os Estados costeiros devem submeter à Comissão de Limites da Plataforma Continental, que funciona no âmbito da ONU, as propostas sobre os limites da plataforma continental que se estendam para além das 200 milhas náuticas, contadas a partir das linhas de base. Na proposta, podem optar por estender a sua plataforma continental até à largura máxima de 350 milhas marítimas, a contar da linha de base, ou por estendê-la até à largura máxima de 100 milhas marítimas, a contar da isóbata dos 2500 metros. Esta exigência da ONU significa que a largura mínima da plataforma continental é de 200 milhas marítimas e que não é necessário existir uma declaração dos Estados costeiros a

---

<sup>78</sup> Idem, Art. 2.º.

<sup>79</sup> Cf., José Luís Moreira da Silva, in, *Direito do Mar, Direito Internacional e Direito do Mar (Sumários Desenvolvidos) Parte II*, AAFDL, 2003, pp. 100 e 101.

<sup>80</sup> Cf., N.º 1 do Art. 76.º, da CNUDM 1982, e Art. 9.º, da Lei n.º 34/2006, de 28 de julho.

reivindicar a soberania sobre essas 200 milhas marítimas porque ela decorre automaticamente de acordo com a CNUDM 1982<sup>81</sup>.

Na sua plataforma continental o Estado costeiro exerce poderes de soberania exclusivos<sup>82</sup> relativos à exploração e aproveitamento dos recursos naturais vivos e não vivos: os não vivos são os minerais e outros recursos não vivos que se encontram no leito do mar e subsolo; os vivos são espécies sedentárias, ou seja, aquelas que no período da captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo ou só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo<sup>83</sup>. Às ilhas artificiais, instalações e estruturas na plataforma continental aplica-se, *mutatis mutandis*, o mesmo regime das ilhas artificiais, instalações e estruturas da ZEE, do Art. 60.º, por remissão do Art. 80.º, ambos da CNUDM 1982. Só o Estado costeiro pode autorizar e regulamentar as perfurações na sua plataforma continental, quaisquer que sejam os fins a alcançar<sup>84</sup>.

#### 4.7 Alto Mar

Alto mar é a coluna de água, a superfície do mar e a coluna atmosférica sobrejacente correspondentes a todas as partes do mar não incluídas na ZEE, no mar territorial ou nas águas interiores, nem nas águas arquipelágicas<sup>85</sup>. Embora seja esta a definição que a CNUDM 1982 deu à zona do alto mar outras formulações podem ser feitas. Assim, no entendimento de José Luís Moreira da Silva o alto mar é delimitado fisicamente, em termos verticais, pelo espaço extra atmosférico e pelo leito e subsolo do mar, e, em termos horizontais, pelas zonas sob soberania e jurisdição dos Estados costeiros, ou seja, se o Estado costeiro reivindicar tudo aquilo que pode reivindicar nos termos da CNUDM, os limites serão os limites exteriores da ZEE desse Estado, se não reivindicar uma ZEE, serão os limites exteriores dos seus Mares Territoriais<sup>86</sup>. Já no entendimento de António Neves Correia e Nuno Sardinha Monteiro o regime do alto mar inicia-se após a linha do limite exterior do mar territorial e, simultaneamente com este regime, existem duas “Zonas funcionais”: a zona contígua, na qual o Estado

---

<sup>81</sup> Cf., Art. 77.º, da CNUDM 1982.

<sup>82</sup> Isto é, se um Estado costeiro não explora a sua plataforma continental e/ou não aproveita os seus recursos naturais, ninguém pode explorá-los sem que para isso tenha o consentimento expresso desse Estado costeiro.

<sup>83</sup> Cf., Art. 77.º, da CNUDM 1982.

<sup>84</sup> Idem, Art. 81.º.

<sup>85</sup> Idem, Art. 86.º.

<sup>86</sup> Cf., a propósito, José Luís Moreira da Silva, in, *Direito do Mar, Direito Internacional e Direito do Mar (Sumários Desenvolvidos) Parte II*, AAFDL, 2003, p. 111.

costeiro tem poderes de âmbito fiscal, aduaneiro, sanitário, da imigração ilegal e dos recursos arqueológicos subaquáticos; e a zona económica exclusiva onde o Estado costeiro tem poderes, relacionados com os recursos naturais vivos, não vivos, produção de energia, colocação de estruturas *off shore*, investigação científica e poluição. Em tudo o que não seja incompatível com as funções referidas, aplica-se o regime de alto mar, caracterizado como os diversos direitos dos Estados de pavilhão. São duas abordagens diferentes, a primeira mais assente em aspetos físicos e a segunda mais assente em aspetos jurídicos, mas ambas com valor, permitindo o seu uso de acordo com a perspetiva em análise.

Os poderes exercidos no alto mar são, no fim de contas, as liberdades de navegação, de sobrevoo, de colocar cabos e ductos submarinos, de construir ilhas artificiais e outras instalações, de pesca, de investigação científica, exercidas por todos os que o podem usar livremente, incluindo os sujeitos de direito internacional reconhecidos. Assim, todos os Estados, tenham ou não litoral, todos os indivíduos, todas as organizações internacionais e todos os sujeitos de direito internacionalmente reconhecidos, podem usufruir das liberdades do alto mar, dentro do respeito pelo direito internacional e dos interesses de uns e outros<sup>87</sup>. Assim, o alto mar apresenta-se como uma *res communis omni*, ou seja, uma coisa que é inapropriável por quem quer que seja, e, portanto, aberto a todos os que o podem usar livremente.

No exercício das liberdades no alto mar, elencadas no Art. 87.º, da CNUDM 1982, releva a liberdade de navegação, sob o princípio da responsabilidade do Estado pelas actividades dos seus nacionais, dando a sua nacionalidade aos navios registados no seu território e atribuindo-lhes o direito de arvorarem a sua bandeira<sup>88</sup>. A este propósito, o Art. 91.º, da CNUDM 1982, estipula que “*Todo o Estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registo de navios no seu território e para o direito de arvorarem a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio*”.

Aqui levanta-se a polémica das “bandeiras de conveniência”<sup>89</sup>. Ora, não é claro o que o legislador internacional quis dizer com “*vínculo substancial*”, mas se fizermos uma interpretação de que “*vínculo substancial*” é o vínculo que existe por si, e não por outrem, isto é, a sujeição de um facto a outro realmente, e não ficticiamente, ou ainda, a relação direta entre dois entes de tal maneira forte que não restam dúvidas de que

---

<sup>87</sup> Art. 87.º, da CNUDM 1982.

<sup>88</sup> Idem, Art. 90.º.

<sup>89</sup> Para maior aprofundamento, ver Álvaro Sardinha, *Registo de Navios e Estados de Bandeira*, Coleção Mar Fundamental, Referência CMF0042013, disponível in, <https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/09/registo-de-navios-estados-de-bandeira.pdf>, acedido em 9 de Fevereiro de 2013.

estamos perante um vínculo autêntico, para o bem e para o mal, e não um vínculo para o que interessa e um não vínculo para o que não interessa, poderemos chegar à conclusão de que grande parte dos navios que navegam no alto mar encontram-se em situações ilegais por arvorarem “pavilhão de conveniência” (ou “bandeira de conveniência”) em virtude da “concessão de nacionalidade por determinados Estados que vivem e sobrevivem através de remunerações recebidas pela atribuição de pavilhões a navios, como é o caso do Panamá e da Libéria, entre muitos outros”<sup>90</sup>. É certo que, se a comunidade internacional, através da ONU, proibisse os pavilhões de conveniência, poder-se-ia afetar as economias de todos os países que as concedem, mas não se pode remediar um mal menor com um mal maior visto que, em especial as “marés negras” provocadas por navios petroleiros têm constituído autênticas catástrofes ambientais, ecológicas e económicas, com custos para a vida e para o ambiente, por vezes, incalculáveis, parecendo-nos que seria sempre possível minimizar os efeitos negativos nas economias desses países através da cooperação internacional e acabar com os inconvenientes das bandeiras de conveniência.

Isto porque, não restam dúvidas de que a maior parte dos navios que causaram grandes catástrofes ambientais arvoravam pavilhão de conveniência, sendo-lhes apontada a responsabilidade de: a) alto índice de incidentes marítimos com consequências catastróficas; b) condições de trabalho a bordo insatisfatórias, para as tripulações, propiciadoras ao aparecimento do erro humano; c) fuga de divisas dos países que concedem apenas registos nacionais; d) manutenção e reparação dos navios insuficientes e de qualidade duvidosa; e) inspeções e controlos incapazes e insuficientes; f) perda da nacionalidade, isto é, o navio passa a ser tratado no seu país com navio estrangeiro; g) formação de tripulações com elementos de várias nacionalidades e, alguns deles, sem formação específica, apesar dos deveres do Estado de bandeira<sup>91</sup>.

Ainda no âmbito das exceções à liberdade de navegação importa referir que um navio no alto mar pode ser apresado, por qualquer Estado, em consequências da repressão à pirataria<sup>92</sup>, ser submetido ao direito de visita por um navio de guerra<sup>93</sup> e ser perseguido por navio de guerra<sup>94</sup>.

#### 4.8 Área

---

<sup>90</sup> Cf., José Luís Moreira da Silva in, *Direito do Mar, Direito Internacional e Direito do Mar (Sumários Desenvolvidos) Parte II*, AAFDL, 2003, p. 112.

<sup>91</sup> Art. 94.º, da CNUDM 1982.

<sup>92</sup> Idem, Art. 105.º.

<sup>93</sup> Idem, Art. 110.º.

<sup>94</sup> Idem, Art. 111.º.

Dado a irrelevância desta zona marítima para efeitos do tema do nosso trabalho, referimos apenas que a área é constituída pelo leito do mar, pelos fundos marinhos e subsolo, para além dos limites de qualquer jurisdição nacional<sup>95</sup>, cujo regime jurídico se encontra na Parte XI da CNUDM 1982, e que a gestão dos seus recursos é da competência da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, por se tratar de património comum da humanidade, razão pela qual tem sido motivo de controvérsia, levando a que alguns países ainda não ratificassem a CNUDM 1982<sup>96</sup>.

## 5. O Mar Português<sup>97</sup> – Dimensão

Portugal nasceu perto do mar e estendeu-se ao longo dele na parte mais ocidental da Europa, sendo um dos países constituintes da Península Ibérica. Tem como fronteira a raia<sup>98</sup> e a linha de contorno exterior do seu espaço marítimo. Possui uma parte emersa, composta pelo território continental e por 13 ilhas atlânticas<sup>99</sup>, e uma parte de mar composta pelas zonas marítimas<sup>100</sup>: Águas Interiores; Mar Territorial; Zona Contígua; Zona Económica Exclusiva; e Plataforma Continental<sup>101-102</sup>, onde exerce o direito de soberania e/ou jurisdição em razão da sua localização geográfica, conjugada com a evolução do direito internacional, comunitário e nacional.

---

<sup>95</sup> Idem, alínea 1) do n.º 1 do Art. 1.º.

<sup>96</sup> Cf., para maior aprofundamento, António Neves Correia e Sardinha Monteiro, *in A Segurança no Mar, uma visão holística, Mare Liberum* – Editora para a FEDRAVE, Aveiro 2012, pp. 57 e 58.

<sup>97</sup> Entendido como o espaço marítimo nacional conformado com a CNUDM e com a Lei n.º 17/2014, de 10 de Abril.

<sup>98</sup> Entendemos aqui como raia a linha de fronteira entre Portugal e Espanha e não a faixa de convivência entre populações portuguesa e espanhola entre os dois países.

<sup>99</sup> No Arquipélago dos Açores as ilhas: Santa Maria; São Miguel; Terceira; Graciosa; São Jorge; Pico; Faial; Flores; e Corvo. No Arquipélago da Madeira as ilhas: Madeira; Porto Santo; Deserta Grande; e Bugio.

<sup>100</sup> Ver Anexo 7.

<sup>101</sup> Como definidas *supra* em conformidade com o direito internacional e o direito interno.

<sup>102</sup> Como se espera que venha a ser aprovada pela ONU, após a conclusão do processo de avaliação, actualmente em curso, pela Comissão de Limites da Plataforma Continental, de acordo com a proposta de reivindicação da Plataforma Continental, entregue por Portugal em 11 de Maio de 2009 na ONU e discutida no seio desta organização em 13 de Abril de 2010.

Dado que Portugal se situa numa região que comporta umas das maiores confluências de tráfego marítimo do mundo<sup>103</sup> e, por isso, onde potencialmente podem vir a ocorrer incidentes marítimos graves, envolvendo navios petroleiros transportando hidrocarbonetos ou outras substâncias perigosas, podendo causar grande poluição ao meio ambiente marinho e costeiro, para os quais devemos estar preparados a responder, adequadamente, nas mais diversas vertentes que esses incidentes venham a assumir, incluindo a disponibilidade de “Planos para acolhimento de navios em dificuldade”<sup>104</sup>, e a aceitação de navios em perigo em locais de refúgio constantes nesse plano, desde que se considere que essa aceitação “é a medida mais adequada para a proteção de vidas humanas e do ambiente e para a estabilização da situação do navio”<sup>105</sup>, consideramos relevante ter conhecimento da dimensão das nossas zonas marítimas, para nos consciencializarmos das responsabilidades nacionais, comunitárias e nacionais que sobre nós recaem, em matéria de locais de refúgio para navios em perigo, do que vamos cuidar de seguida<sup>106</sup>. Assim:

- 1) – *A área total emersa é de cerca de 92.211 Km<sup>2</sup>, (89.088 km<sup>2</sup> do Continente; 2.322 Km<sup>2</sup> do Arquipélago dos Açores; e 801 Km<sup>2</sup> do Arquipélago da Madeira).*
- 2) – *O comprimento total da linha de costa é de cerca de 2.586 km, (1.241 km do Continente; 943 km do Arquipélago dos Açores; e 402 km do Arquipélago da Madeira).*
- 3) – *A área emersa de Portugal corresponde a 2,1% da área da UE, (os 28 países da União ocupam uma área de cerca de 4.350.504 km<sup>2</sup>).*
- 4) – *A área das Águas Interiores é de cerca de 6.508 km<sup>2</sup>, equivalente a cerca de 7% da área do território nacional. (ver Anexo 1).*
- 5) – *A área do Mar Territorial é de cerca de 50.957 km<sup>2</sup> (16.460 km<sup>2</sup> do Continente; 23.663 km<sup>2</sup> do Arquipélago dos Açores; e 10.834 km<sup>2</sup> do Arquipélago da Madeira), equivalente a cerca de 55% da área do território nacional. (ver Anexo 2).*
- 6) – *A área da Zona Contígua é cerca de 64.313 km<sup>2</sup> (17.374 km<sup>2</sup> do Continente; 29.653 km<sup>2</sup> do Arquipélago dos Açores; e 17.374 km<sup>2</sup> do Arquipélago da Madeira), equivalente a 70% da área do território nacional. (ver Anexo 1).*

---

<sup>103</sup> Ver Anexo 8.

<sup>104</sup> Como previsto no Art. 19.º-A, do DL n.º 180/2004, de 27 de julho, na redação que lhe foi conferida pelo DL n.º 52/2012 de 7 de março.

<sup>105</sup> Ibidem, Art. 19.º-B.

<sup>106</sup> Cf., a propósito das dimensões do mar português, Bessa Pacheco, *A dimensão dos Espaços Marítimos de Portugal*, in *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXLIV, janeiro-junho 2014, pp. 105 a 121.

- 7) – *A área da Zona Económica Exclusiva é de cerca de 1.660.456 km<sup>2</sup> (287.521 km<sup>2</sup> do Continente; 930.687 km<sup>2</sup> do Arquipélago dos açores; e 442.248 km<sup>2</sup> do Arquipélago da Madeira) A área da ZEE é 18 vezes maior do que a área do território nacional e equivale a 38% da área da UE). Por exemplo, em comparação com a Alemanha, a área da ZEE portuguesa é 47 vezes maior do que a área da ZEE alemã, conquanto que, a área terrestre da Alemanha é 3,9 vezes superior à área terrestre de Portugal. (ver Anexos 3 e 3A).*
- 8) – *A área da Plataforma Continental<sup>107</sup> é de cerca de 3.769.293 km<sup>2</sup> (1.660.456 km<sup>2</sup> correspondem ao espaço geográfico aquém das 200 milhas náuticas a contar das linhas de base; e 2.108.837 km<sup>2</sup> correspondem ao espaço geográfico além das 200 milhas náuticas). A área da Plataforma Continental é 41 vezes maior do que o território nacional emerso (18 vezes correspondem ao espaço aquém das 200 milhas náuticas e 23 vezes correspondem ao espaço além das 200 milhas náuticas). A área da Plataforma Continental portuguesa equivale a 87% da área total da UE (38% corresponde à área da Plataforma Continental aquém das 200 milhas náuticas; e 49% corresponde à área da Plataforma Continental além das 200 milhas náuticas). A área total da Plataforma Continental portuguesa corresponde a cerca de 4,4% da área total do Oceano Atlântico, ocupando a 2.ª posição do mundo, logo a seguir à Austrália, relativamente à dimensão da área além das 200 milhas náuticas, ocupando, também, a 9.ª posição mundial, logo a seguir ao Brasil, relativamente à dimensão da área total (além e aquém das 200 milhas náuticas), considerando as 64 reivindicações de delimitação da Plataforma Continental apresentadas na ONU, desde a entrada em vigor da CNUDM, em 1994, até meados de 2013. Contudo, existem alguns países com elevado potencial de reivindicação da sua plataforma continental além das 200 milhas náuticas que ainda não submeteram a sua delimitação como, por exemplo, os EUA e o Canadá. (ver Anexos 3A, 4 e 6).*

A estas zonas marítimas acrescentamos a área de Busca e Salvamento Marítimo ou na expressão inglesa, *Search and Rescue*, conhecida pela área SAR, para efeitos de responsabilidade de busca e salvamento marítimo, visto que qualquer acidente ou incidente que ocorra dentro desta área marítima cabe a Portugal as responsabilidades pela busca e salvamento<sup>108</sup>. Assim, Portugal assumiu a responsabilidade de busca e salvamento marítimo numa área de cerca de 5.717.082 km<sup>2</sup> que é superior à extensão da

---

<sup>107</sup> Para o aprofundamento de conhecimentos sobre a Plataforma Continental consultar, Marisa Caetano Ferrão, in *A Delimitação da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas*, AAFDL, Lisboa, 2009.

<sup>108</sup> Nos termos da *International Convention Maritime Search and Rescue 1979*, conforme alterada, aprovada para adesão pelo Decreto do Governo n.º 32/85 de 16 de agosto, e conhecida por Convenção SAR 79.

sua plataforma continental e que equivale a 62 vezes a área do seu território nacional. (ver Anexo 5).

Perante estas dimensões do mar português é oportuno perguntar: as dimensões da frota mercante, e da esquadra, portuguesas são proporcionais ao espaço territorial, ou ao espaço marítimo? Não restam dúvidas de que, com mágoa, se constata que são proporcionais ao espaço territorial. Mágoa porque, a um país da União Europeia que tem um mar próximo de 87% da área total da União, deveria corresponder uma frota de navios mercantes, e de cruzeiro, que fosse a vanguarda das viagens transoceânicas, assente em capitais de investimento internacional e nacional, como acontece, por exemplo, em vários sectores da indústria, do comércio e da banca. Deveria corresponder a uma esquadra sem limitações no exercício de todos os compromissos nacionais e internacionais, que competem a um Estado soberano, virado ao mar, no quadro da comunidade internacional, como por exemplo, no exercício dos direitos de visita e de perseguição que só um navio de guerra pode levar a efeito<sup>109</sup>.

É que, como diz Bessa Pacheco, a dimensão dos espaços marítimos não é *per se* sinónimo de riqueza ou de poder, mas tão só uma medida de referência do potencial nacional, onde a “criação de benefícios e a valorização do potencial marítimo nacional passam, necessariamente, pela garantia da segurança dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, pelo aproveitamento geopolítico das suas potencialidades em favor do interesse nacional e pela exploração sustentada dos seus recursos em benefício da riqueza e do bem-estar nacional. Para tal é igualmente necessário que a população portuguesa se reveja claramente no ideal e na cultura marítima”, e os decisores decidam no sentido de ir ao encontro dos benefícios que o mar tem para nos oferecer.

## **6. Principais “Marés Negras”<sup>110</sup> Durante a 2ª Metade do Século XX e Princípios do Século XXI**

### **6.1 Enquadramento**

---

<sup>109</sup> De acordo com os artigos 110.º e 111.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982, ratificada pela Resolução da República n.º 60-B/97.

<sup>110</sup> A poluição dos mares e zonas litorais por grandes manchas de hidrocarbonetos (petróleo e seus derivados) ficou conhecida por “Marés Negras” devido à cor escura do petróleo bruto e, semanticamente, aos seus efeitos ecológicos altamente perniciosos para as zonas marítimas e costeiras por elas afetadas.



Terminada a 2ª Guerra Mundial,<sup>111</sup> o estado da maioria das economias a nível mundial era caótico, motivado pela participação direta ou pelos efeitos colaterais provocados pelo conflito. Torna-se então necessário instaurar um conjunto de medidas internacionais que promovessem uma recuperação rápida e eficaz, dentro das possibilidades existentes. Tanto assim era que, ainda durante o conflito, no ano de 1941 a bordo de um navio de guerra, fundeado na baía de *Placentia* situada na costa sudeste da ilha de Terra Nova, Canadá, *Winston Churchill*<sup>112</sup> e *Franklin Roosevelt*<sup>113</sup> delinearam as primeiras intenções daquilo que seria necessário implementar a nível internacional logo que a guerra terminasse, assinando a Carta do Atlântico, que é uma declaração de intenções que obrigava as Nações Unidas a estruturar um plano comercial a nível mundial e com características multilaterais. Foi na Conferência Internacional de *Bretton*

---

<sup>111</sup> Na Europa ocidental a 2ª Guerra Mundial acabou às 15:00 horas do dia 8 de maio de 1945, com o anúncio feito por: *Harry Truman*, nos Estados Unidos da América; *Winston Churchill*, no Reino Unido; e *Charles de Gaulle* na França, na sequência da assinatura do ato de rendição incondicional dos alemães pelo general alemão *Alfred Jodl* enviado, para o efeito, pelo almirante *Karl Dönitz* que após o desaparecimento (ou suicídio?) de *Hitler* assumiu o comando do Terceiro Reich na presença do general americano *Walter Bedell-Smith*, do general soviético *Ivan Susloparov* e do general francês *François Sevez*, na cidade francesa de *Reims*. Na Europa oriental acabou às 00:28 horas do dia 9 de maio de 1945, após uma nova reunião ocorrida no subúrbio da cidade de Berlim, na altura ocupada pelo exército soviético, por vontade de *Joseph Stalin*. No Pacífico, no entanto, a 2ª Guerra Mundial só viria a acabar em 2 de setembro de 1945 com a rendição oficial e incondicional do Japão, em consequência do bombardeamento pelos americanos, com bombas nucleares, às cidades japonesas de: *Hiroshima* em 6 de agosto de 1945 e *Nagasaki* em 9 de agosto deste mesmo ano. Era, assim, alcançado o fim do maior e mais destruidor conflito da história da Humanidade. Disponível in [http://www2.uol.com.br/historiaviva/artigos/a\\_segunda\\_guerra\\_acabou\\_em\\_maio\\_de\\_1945\\_falso\\_.html](http://www2.uol.com.br/historiaviva/artigos/a_segunda_guerra_acabou_em_maio_de_1945_falso_.html), acedido em 12 de janeiro de 2015.

<sup>112</sup> *Winston Churchill* foi um destacado militar e político inglês. Nasceu em *Woodstock* a 30 de novembro de 1874 e faleceu em Londres a 24 de janeiro de 1965. Foi primeiro ministro do Governo Inglês, durante a 2ª Guerra Mundial e durante outros períodos. Em 1953 foi galardoado com o Prémio Nobel da Literatura pelas suas obras literárias, mas principalmente pelos 6 volumes da sua obra mais famosa *The Second War*. Cf., *Grande Enciclopédia Universal*, Instituto Lexicográfico Durvan, Durclub S.A., Lisboa, 2004, p. 3114.

<sup>113</sup> *Franklin Roosevelt*, jurista e político, é considerado pela maioria dos historiadores americanos como o maior estadista dos Estados Unidos da América. Nasceu em Nova York a 30 de janeiro de 1882 e faleceu na Geórgia a 12 de abril de 1945. Eleito em 1932 e reeleito em 1936, 1940 e 1944 tornou-se no presidente dos Estados Unidos da América que governou por mais tempo. Face ao ataque japonês a *Pearl Harbour* decidiu-se pela intervenção armada do seu país na 2ª Guerra Mundial, tendo sido crucial a sua determinação no desfecho do conflito a favor dos aliados. Cf., *Grande Enciclopédia Universal*, Instituto Lexicográfico Durvan, Durclub S.A. Lisboa, 2004 p. 11562.

*Woods, New Hampshire* Estados Unidos da América, em 1944, que as quarenta e quatro nações presentes estabeleceram as bases estruturantes da economia durante trinta anos, vindo no entanto a entrar em colapso decorrido este período. Por esta altura foram criados o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento e o Fundo Monetário Internacional, que a partir de 1946 fariam empréstimos para a recuperação dos países mais necessitados; fariam a gestão das taxas de câmbio mundiais; e financiariam desequilíbrios de longa duração da balança de pagamentos. Ainda como consequência da Conferência de *Bretton Woods* foi assinado em 1947, em Genebra, o “*General Agreement on Tariffs and Trade*”, GATT, impondo a não discriminação do comércio entre Estados mais desenvolvidos e Estados menos desenvolvidos; a eliminação das limitações de quantidade de produtos transacionados; e a redução dos tarifários, tudo no sentido de diminuir os obstáculos ao comércio internacional. Neste sentido, foi tomado um conjunto de medidas reformistas, entre as quais se encontrava o sistema bancário, a produção de energia e os transportes, tendo o *Plano Marshall* orquestrado, a partir de 1947, quase todas as medidas económicas que nortearam a recuperação europeia até 1952.

## 6.2 O Petróleo Substitui o Carvão como Fonte de Energia Principal

Desde tempos remotos que o homem sentiu a necessidade de dispor de energia, para usar nas transformações de materiais diversos, no sentido de melhor se alimentar e se cobrir, tornando assim a sua vida mais facilitada. É nesta caminhada difícil e lenta que diversas menções no Antigo Testamento e estudos arqueológicos demonstram que o petróleo terá sido utilizado há cerca de 6.000 anos, ou seja, é conhecido desde a Antiguidade, por afloramentos frequentes no Médio Oriente. No início da nossa era os árabes já utilizavam o petróleo para fins bélicos e de iluminação. Por volta de 1271 o petróleo já era produzido comercialmente no Azerbaijão, aos padrões comerciais da época, como é óbvio.

Em 1850 o escocês *James Young* descobre que o petróleo podia ser extraído do carvão e xisto betuminoso criando, para isso, processos de refinação. Em 1859 na Pensilvânia, EUA, o americano *Edwin Drake* procedeu à primeira perfuração com o intuito de encontrar petróleo, o que conseguiu à profundidade de 21 metros, (hoje em dia procede-se a perfurações superiores a 6.000 metros). Este primeiro poço de petróleo revelou-se rentável e esta data passou a considerar-se como a data do nascimento da moderna indústria petrolífera. Estava dado o primeiro passo para o petróleo se transformar na principal fonte primária de energia, destronando o carvão deste lugar, o que veio a acontecer por volta de 1961, em virtude do esforço de recuperação económica a nível mundial, mormente dos países diretamente envolvidos na 2ª guerra mundial, e face ao desenvolvimento tecnológico alcançado.

Mas como utilizar o petróleo de modo a tirar proveito de todas as suas potencialidades energéticas?

A primeira máquina a vapor, chamada “*aeolipile*”<sup>114</sup>, foi idealizada por *Heron*, matemático e físico egípcio no ano 120 AC. Em 1679 o físico francês *Denis Papin* utilizou um aparelho semelhante à panela de pressão para a produção de vapor, concebendo a primeira válvula de segurança para evitar que a panela rebentasse, e utilizou-o para movimentar um êmbolo, o qual transmitia o seu movimento a outros mecanismos. Em 1698 *Thomas Savery*<sup>115</sup> concebeu a primeira máquina a vapor com interesse industrial<sup>116</sup>. A partir daqui segue-se um aperfeiçoamento intensivo da máquina a vapor a qual foi aplicada a outros processos técnicos. Pode dizer-se que a máquina a vapor foi a força impulsionadora da Revolução Industrial, que transformou o trabalho artesanal em trabalho mecanizado, através da sua aplicação em diversas áreas de actividade, como seja na indústria têxtil, na indústria metalúrgica e nos transportes terrestres e marítimo. Por todos os continentes são construídas extensas linhas férreas por onde circulam grandes comboios, puxados por locomotivas potentes, traduzindo-se em capacidade de movimentação de pessoas e mercadorias e em economia de tempo nunca dantes existentes. Nos transportes marítimos os navios veleiros vão cedendo perante os navios de propulsão mecânica, aumentando, também no mar, a capacidade de movimentação de pessoas e mercadorias, e redução substancial do tempo das viagens continentais e intercontinentais, em virtude da possibilidade de praticar navegações a velocidades mais elevadas e da independência adquirida relativamente às condições do vento. Estamos então na fase da propulsão a vapor, durante a qual o carvão era a energia primária principal, embora as instalações a carvão fossem sendo substituídas ou modificadas para poderem passar a usar o petróleo. *Lato sensu* a propulsão a vapor viria paulatinamente a dar lugar à propulsão diesel a partir de meados do século XX, tendo como fonte de energia primária principal o petróleo.

### 6.3 A utilização do Petróleo

Há várias teorias sobre a origem do petróleo. No entanto, a que é mais aceite é a Teoria Biogénica do Petróleo, a qual defende que o carvão mineral, o gás natural e o petróleo têm a mesma origem, dado que todos se encontram no interior da crosta terrestre, e resultam da decomposição de matéria orgânica, constituída por resíduos vegetais e animais marinhos, e outros. Esta matéria orgânica vai se transformando durante longos períodos de tempo, por sujeição a pressões e temperaturas elevadas, em

---

<sup>114</sup> Consistia numa esfera de cobre pequena e oca, tendo fixados na superfície exterior dois tubos em forma de L os quais comunicavam com o interior da esfera, na qual se introduzia água. Colocando a esfera em cima de um tripé e sobre fogo, a água começava a ferver e o vapor que saía pelas extremidades dos tubos fazia rodar a esfera.

<sup>115</sup> Engenheiro mecânico militar inglês.

<sup>116</sup> A máquina a vapor de *Thomas Savery* era uma bomba que se destinava a esgotar a água dos poços das minas de carvão.

função da profundidade em que se encontra soterrada, formando-se as correspondentes jazidas que são a fonte de grande parte da energia consumida no mundo. Mas o carvão, o petróleo e o gás natural, também designados por combustíveis fósseis, são recursos naturais não renováveis e, por isso, extinguir-se-ão pelo seu consumo. Daí o crescente interesse na utilização e desenvolvimento de energias renováveis como sejam, a energia hidroelétrica, a energia eólica, a energia das marés e das ondas, e a energia solar.

O petróleo é uma substância oleosa, inflamável, menos densa do que a água, de cor variando entre o negro e o castanho-escuro e cheiro característico. É composto por uma complexa mistura de hidrocarbonetos, sendo a composição química do petróleo tipo: 14% de parafinas normais; 30% de parafinas cíclicas; 10% de resinas e asfaltenos; 16% de parafinas ramificadas; 30% de aromáticos<sup>117</sup>. Quando submetido ao processo de refinação, destilação fraccionada, dá origem a vários subprodutos, como sejam: gás combustível, gás de petróleo liquefeito (GPL), gasolina, gasóleo, combustíveis para aviões, nafta, querosene, solventes, óleos lubrificantes, parafinas e matérias-primas para fabricar asfaltos. Estes subprodutos ficam então disponíveis para consumo nas mais diversas aplicações, mormente na indústria, na produção de energia elétrica, na agricultura e nos transportes terrestres, marítimos e aéreos.

Pela sua composição física e química o petróleo possui elevadas capacidades de poluição da atmosfera e do meio ambiente quando entra em contacto com a água do mar e com a superfície do solo. A poluição da atmosfera ocorre por consequência da emissão dos gases para o ar, resultantes da sua queima, em virtude da sua generalizada e crescente utilização como fonte de energia primária principal, causando a degradação da qualidade do ar respirável, o aumento da temperatura global e dando origem à diminuição da espessura da camada do ozono, com consequências graves para a saúde humana, e de outros animais, bem como alterações climáticas globais alarmantes.

A poluição do solo e das águas do mar é originada por incidentes ocorridos durante a sua exploração, o seu transporte ou o seu consumo. Quando ocorrem derrames de petróleo no mar, provocados por navios ou plataformas de exploração, as consequências são catastróficas, por provocarem grande quantidade de mortes de peixes e outros animais marinhos, destruição de ecossistemas e meios de produção dos litorais atingidos, com os correspondentes reflexos nas economias dos países envolvidos. É que, nem sempre as medidas de antipoluição tomadas repõem a situação, apesar de todos os esforços encetados, sendo que será necessário decorrerem muitos anos para a situação voltar ao que era dantes da ocorrência do derrame poluidor.

Sem querermos entrar em grandes aprofundamentos termodinâmicos, por desnecessários ao objeto do presente trabalho, adiantamos que nas instalações a vapor,

---

<sup>117</sup> Cf., Origem e composição do petróleo, *in* <http://www.galpenergia.com/PT/investidor/ConhecerGalpEnergia/Os-nossos-negocios/Exploracao-Producao/fundamentos-engenharia-petroleo/Paginas/Origem-e-composicao-do-petroleo.aspx>, acedido em 22 de janeiro de 2015.

utilizando como fonte de energia o carvão ou o petróleo, há sempre dois equipamentos principais conexos entre si: No primeiro<sup>118</sup> é onde o carvão ou o petróleo<sup>119</sup> são queimados e por consequência é produzida a energia calorífica que, por sua vez, se transforma em energia potencial através da vaporização da água. No segundo<sup>120</sup> onde a energia potencial do vapor se transforma em energia cinética e esta em energia mecânica. Trata-se de instalações de dimensões consideráveis, de difícil condução e com significativas perdas de rendimento, pelo que pouco económicas.

Assim, a ideia de construir um motor capaz de aproveitar a força expansiva dos gases resultantes de uma explosão ou combustão no interior de um cilindro fechado, remonta ao ano de 1652 e é atribuída a *Hautefoille* que, no entanto, nada deixou escrito sobre esta sua ideia. Após vários estudos, nos campos da física e da química e na tentativa de conceber e construir um motor assente na ideia de *Hautefoille*, levados a cabo por diversos cientistas ao longo de mais de um século, ficou a dever-se ao engenheiro alemão *Nikolaus August Otto*<sup>121</sup> a conceção e a construção do motor de explosão interna<sup>122</sup>, ou motor a gasolina, que apresentou na Feira Internacional de Paris em 1878. Nikolaus Otto associou-se com o engenheiro *Eugen Logen* e fundou a

---

<sup>118</sup> Designada caldeira, que pode ser de vários tipos e/ou modelos, ter várias formas e ser mais simples ou mais complexa.

<sup>119</sup> Normalmente nafta ou gasóleo.

<sup>120</sup> Pode ser uma máquina alternativa ou uma turbina podendo, qualquer delas, ser de vários tipos e/ou modelos e ser mais simples ou mais complexa.

<sup>121</sup> Cf., v.g., Carlos Alberto Alves Varella, *Histórico e Desenvolvimento dos Motores de Combustão Interna*, disponível in [http://www.ufrj.br/institutos/it/deng/varella/Downloads/IT154\\_motores\\_e\\_tratores/Aulas/historico\\_e\\_desenvolvimento\\_dos\\_motores-pdf](http://www.ufrj.br/institutos/it/deng/varella/Downloads/IT154_motores_e_tratores/Aulas/historico_e_desenvolvimento_dos_motores-pdf), acedido em 31 de outubro de 2014.

<sup>122</sup> O funcionamento deste motor assenta num ciclo, que ficou conhecido como ciclo Otto, com quatro fases: na 1ª fase admite-se no espaço interior de um cilindro, que vai ficando disponível com o movimento de um êmbolo alojado no seu interior, uma mistura proporcional de ar/gasolina feita no carburador; na segunda fase comprime-se essa mistura através do êmbolo que agora se movimenta em sentido contrário, promovendo uma elevada temperatura na mistura ar/gasolina por diminuição do espaço livre no interior do cilindro, provocando a explosão da mistura ar/gasolina pela ação de uma *self* entre os dois eléctrodos da vela, muito próximo do ponto onde o êmbolo não pode comprimir mais; na terceira fase, graças à explosão da mistura ar/gasolina e por consequência um forte aumento da pressão os gases resultantes vão expandir-se, empurrando o êmbolo, criando-se assim a força útil; na quarta fase o interior do cilindro é colocado em contacto com o seu exterior e os gases saem, por diferença de pressões e com a ajuda do êmbolo que agora se desloca no sentido da diminuição do volume, terminando o ciclo um pouco antes de o êmbolo não poder diminuir mais o volume no interior do cilindro. Com a repetição constante deste ciclo temos o funcionamento do motor a gasolina, que também ficou conhecido como o motor Otto.

N.A.OTTO & CIA, que foi a primeira fábrica de motores de explosão do mundo. Este motor teve, e tem, larga aplicação, principalmente na indústria automobilística.

Em 1893 o engenheiro alemão *Rudolf Diesel* concebeu e construiu o motor diesel. O motor diesel, ou motor de combustão interna<sup>123</sup>, de *Rudolf Diesel* é muito semelhante ao motor de explosão de *Nikolaus August Otto*, diferindo, basicamente na forma como se processa a mistura ar/combustível e como ocorre a inflamação/combustão. O motor diesel de *Rudolf Diesel* foi inicialmente patrocinado pela firma *MAN, de Augsburg*, no sul da Alemanha, sendo grandemente aplicado na indústria naval, na indústria automobilística, na indústria de centrais dielelétricas, na indústria de produção de máquinas de caminhos-de-ferro e na indústria de produção de máquinas agrícolas.

Podemos dizer que uma turbina é um mecanismo que recebe a energia do fluxo de um fluido e o converte em trabalho útil. Assim se compreende que as turbinas primitivas são os moinhos de vento, os moinhos de mares e as noras de água, que remontam à Antiguidade. Modernamente, temos turbinas a vapor, turbinas hidráulicas, turbinas eólicas e turbinas a gás, sendo estas relativamente recentes comparadas com as anteriores, pois só em 1929 o piloto e inventor inglês *Frank Whittle*, concebeu e construiu a turbina a gás *Whittle*, com a finalidade de produzir um jato de propulsão, constituindo as bases das modernas turbinas a gás, as quais têm grande aplicação na propulsão naval e na propulsão aeronáutica.

A Revolução Industrial assentou fundamentalmente na utilização do carvão como fonte primária de energia na produção de vapor, usado na máquina alternativa a vapor e na turbina a vapor, promovendo um grande desenvolvimento tecnológico ao nível global, mormente na Europa e em especial no Reino Unido. Este desenvolvimento tecnológico teve um forte impacto em várias áreas de produção o qual contribuiu fortemente para a transformação da sociedade artesanal em sociedade industrial, desenvolvendo o comércio e a economia em virtude da implementação dos caminhos-de-ferro e dos navios a vapor.

No entanto, com o início da exploração do petróleo em 1859 pelos EUA, outros países vieram também a tornar-se grandes produtores desta substância energética que, com a implementação de refinarias foi possível obter um conjunto de derivados do petróleo capaz de satisfazer as mais variadas necessidades ao nível de combustíveis e lubrificantes. Conjugando estas capacidades energéticas, e de lubrificação, com o

---

<sup>123</sup> O motor diesel funciona também segundo o ciclo Otto, residindo as suas diferenças básicas na forma como se mistura o ar com o combustível e como ocorre a inflamação. No motor Otto, a mistura ar /combustível faz-se, no carburador, antes da sua entrada no cilindro, isto é, o que entra no cilindro não é só ar mas sim uma mistura ar/combustível, e a inflamação processa-se pela ação de uma *self* entre os dois eléctrodos da vela num momento exato. No motor diesel, o ar atmosférico entra no cilindro, e a combustão dá-se injetando, a pressão elevada, uma porção adequada de combustível num momento exato.

contínuo aperfeiçoamento dos motores de gasolina, motores diesel e turbinas a gás, atingiu-se uma vastíssima diversidade de modelos e tipos, de qualquer destes equipamentos, com configurações, tamanhos e potências em função de necessidades específicas, como é possível observar nos dias de hoje, no âmbito dos vários ramos da indústria de produção e transformação, da agricultura e dos transportes terrestres, marítimos e aéreos.

É neste cenário que a utilização do carvão vai cedendo face ao crescente consumo do petróleo<sup>124</sup> e do gás natural, tornando-se o petróleo na fonte de energia primária principal a partir de 1961, embora o gás natural e o carvão continuem a ser fontes primárias de energia importantes. Assim se justifica que após a primeira perfuração de petróleo em 1859 se expandisse e se intensificasse a pesquisa, a prospeção e a exploração de petróleo, envolvendo estudos complexos e custos elevados, por muitos países, no sentido de descobrir se no seu território terrestre e marítimo existe o chamado “ouro negro”.

O maior número de poços de petróleo situa-se nos países do Médio Oriente o que lhes dá o título de maiores exportadores mundiais. A Arábia Saudita, o Irão, o Iraque, os Emirados Árabes Unidos, o Kuwait, a Líbia, a Nigéria, a Venezuela, o México, os Estados Unidos da América, o Canadá, a Inglaterra, a Rússia, o Cazaquistão e a China são considerados os maiores produtores de petróleo do mundo.

Sabemos que a exploração do petróleo bruto<sup>125</sup> é feita onde se encontram as jazidas e que o consumo dos seus derivados, resultantes do processo de refinação a que é submetido, ocorre à escala global. Torna-se então necessário proceder ao seu transporte desde o local de extração, em terra e no mar até às refinarias, onde é transformado em subprodutos ou derivados adequados a utilizações específicas, e das refinarias aos locais

---

<sup>124</sup> Segundo a Administração de Informação de Energia (EIA), que é o principal órgão do Sistema Estatístico dos EUA responsável pela recolha, análise e divulgação de informações sobre energia, nomeadamente sobre o carvão, o petróleo, o gás natural, a energia eléctrica, as energias renováveis e a energia nuclear, estima que em 2007 as fontes primárias de energia constituíam 86,4% do total do consumo mundial, correspondendo 36,0% ao petróleo, 27,4% ao carvão mineral e 23,0% ao gás natural. Disponível in [http://en.wikipedia.org/wiki/Energy\\_Information\\_Administration](http://en.wikipedia.org/wiki/Energy_Information_Administration) e, [http://pt.wikipedia.org/wiki/Combust%C3%ADvel\\_f%C3%B3ssil](http://pt.wikipedia.org/wiki/Combust%C3%ADvel_f%C3%B3ssil) , acedidos em 22 de janeiro de 2015.

<sup>125</sup> Designa-se por petróleo bruto, petróleo cru, ou crude, a mistura complexa de hidrocarbonetos e seus compostos no seu estado natural, isto é, tal qual como é extraído das jazidas. Esta mistura pode ser mais ou menos viscosa e a proporção entre os seus hidrocarbonetos, e outros compostos, pode variar de região para região extrativa. Assim, as características físicas e químicas estão conetadas com os locais de extração, levando à existência de petróleo bruto de maior ou menor qualidade energética.

de consumo, espalhados por todo o mundo, ficando disponível para ser utilizado pelo consumidor final. No transporte do petróleo bruto e seus derivados são utilizados gasodutos e oleodutos, meios rodoviários, ferroviários e marítimos. Como se pode observar, é no processo de transporte, mormente no transporte marítimo, que ocorre a grande parte dos incidentes causadores de derrames de petróleo bruto e seus derivados.

#### 6.4 Navios que Causaram Poluição por Hidrocarbonetos

Pode dizer-se que o crescimento do consumo do petróleo se iniciou com a primeira perfuração. No entanto, mercê da evolução tecnológica emergente das duas grandes guerras mundiais, o seu consumo intensificou-se pela necessidade da sua utilização como fonte de energia primária principal, desde a segunda metade do século XX até aos nossos dias, levando ao aumento do tráfego de navios petroleiros, de arqueação bruta cada vez maior, no desiderato de transportar grandes quantidades de crude, e seus derivados, entre os cinco continentes satisfazendo as necessidades energéticas sentidas pelos países. Foi neste desiderato que ocorreu um conjunto de acontecimentos de mar envolvendo navios petroleiros, que originaram grandes derrames de hidrocarbonetos, com efeitos poluidores sem precedentes e autênticas catástrofes ecológicas no meio marinho e nas áreas costeiras afetadas. Vejamos<sup>126</sup>:

(1) - A 18 de março de 1967, o navio liberiano *Torrey Canyon* encalhou perto das ilhas *Scilly*, em frente da costa da Grã-Bretanha. Em consequência 123.000 toneladas de petróleo foram derramadas, provocando uma mancha de poluição com 300 km<sup>2</sup> que contaminou uma extensão de 180 km nas costas inglesa e francesa.

(2) - A 21 de agosto de 1972, a colisão entre os petroleiros liberianos *Texanita* e *Oswego Guardian*, dá origem ao derrame de 100.000 toneladas de petróleo ao largo da África do Sul.

(3) - A 19 de dezembro de 1972, o petroleiro *Sea Star* afundou-se no golfo de Omã, dando origem a um derrame de 115.000 toneladas de petróleo.

(4) - A 7 de junho de 1975, o petroleiro japonês *Showa Maru* naufragou no estreito de Malaca, promovendo um derrame de 237.000 toneladas de petróleo.

(5) - A 13 de março de 1976, o petroleiro francês *Olympic Bravery* não aguentou a tempestade na costa norte de *Ouessant*, no noroeste da França, e parte-se ao meio derramando 250.000 toneladas de petróleo, que ao atingirem a costa levaram três meses a despoluir.

---

<sup>126</sup> Cf., Cronologia de marés negras no Mundo, Jornal "O Público", disponível in <http://www.horta.uac.pt/intradop/noticias/prestige/maresnegrasmundo.htm>, acedido em 27 de janeiro de 2015.



(6) - A 12 de maio de 1976, o petroleiro *Urquiola* parte-se ao meio, em consequência de uma explosão seguida de incêndio, na baía da Corunha, e provoca um derrame de 120.000 toneladas de petróleo.

(7) - A 24 de fevereiro de 1978, o petroleiro grego *Irenes Serenade* derrama 102.000 toneladas de petróleo perto da costa da Grécia.

(8) - A 16 de março de 1978, o petroleiro liberiano *Amoco Cadiz* afunda-se perto da costa da Bretanha derramando 230.000 toneladas de petróleo que poluíram 320 km de costa francesa.

(9) - A 31 de dezembro de 1978, o petroleiro grego *Andros Pátria* devido a um rombo no casco, motivado por forte tempestade perto da Corunha, derrama 50.000 toneladas de petróleo.

(10) - [A 3 de junho de 1979, verifica-se a explosão do poço de petróleo *Intox One*, no golfo do México, de que resultou uma fuga lançando no mar 1.000.000 toneladas de petróleo. Esta fuga só foi estancada ao fim de nove meses de trabalho intenso e difícil].

(11) - A 7 de março de 1980, o petroleiro malgaxe *Tanio* parte-se em dois, ao largo de *Portsall* a norte do cabo de Finisterra. A parte da proa afundou-se com 8.000 toneladas de petróleo nos tanques. A parte da popa foi rebocada para *Havre*, França, derramando 8.000 toneladas de petróleo que poluíram 120 km da costa perto do cabo de Finisterra.

(12) - A 29 de março de 1981, o petroleiro grego *Cavo Cambanos* sofre uma explosão seguida de incêndio, ao largo da Córsega, França, provocando um derrame de 18.000 toneladas de petróleo.

(13) - [Em Março de 1983, *Vários Poços de Petróleo Iranianos do Campo Nowrouz* libertam, durante vários meses, o seu petróleo para o Golfo, por terem sido alvos das forças armadas iraquianas. A amplitude deste desastre ecológico nunca pôde ser devidamente avaliada por motivos do estado de guerra na região].

(14) - A 5 de agosto de 1983, o petroleiro espanhol *Castillo de Bellver*, sofre um incêndio ao largo da costa do Cabo e parte-se em dois. A parte da popa afundou-se com 100.000 toneladas de petróleo provocando uma enorme poluição na costa da África do Sul.

(15) - A 26 de maio de 1987, o petroleiro português *Nisa* sofre um rebentamento durante a operação de descarga em Sines, promovendo um derrame de 10.000 toneladas de petróleo que provocou forte poluição nas praias de Sines, São Torpes, Porto Covo e Ilha do Pessegueiro.

(16) - A 31 de janeiro de 1988, o petroleiro italiano *Amazzone* derrama 3.000 toneladas de fuelóleo ao largo da *Ouessant*, França.

(17) - A 24 de março de 1989, o petroleiro *Exxon Valdez* encalha num recife do estreito *Prince William* no Alasca, promovendo um derrame de 40.000 toneladas de petróleo que poluiu 250 km<sup>2</sup> de gelos árticos com acessos muito difíceis. Um ano depois deste acontecimento foram recolhidos os cadáveres de: 34.400 aves; 1.000 lontras e 151 águias-calvas.

(18) - A 14 de julho de 1989, o petroleiro português *Marão* derrama 6.000 toneladas de petróleo provocando a poluição da costa alentejana, nos concelhos de Sines e Odemira.

(19) - A 30 de setembro de 1989, o petroleiro espanhol *Aragón* derrama 25.000 toneladas de petróleo 100 milhas ao largo da ilha de Porto Santo, promovendo uma mancha poluidora que atingiu a costa desta ilha do arquipélago da Madeira em estado pouco degradada devido às condições de mar calmo. Os técnicos consideraram que o derrame teve origem numa fratura da estrutura do navio afetada por corrosão.

(20) - A 19 de dezembro de 1989, o petroleiro iraniano *Kharg-5* derrama 27.000 toneladas de petróleo ao largo da costa de Marrocos.

(21) - [A 25 de janeiro de 1991 o *Iraque Incendeia*, no Golfo Pérsico, cerca de onze milhões de barris de petróleo, vindos dos poços do Kuwait, causando um dos maiores desastres ecológicos de sempre].

(22) - A 11 de abril de 1991, o petroleiro cipriota *Haven* transportando 140.000 toneladas de petróleo sofre uma explosão ao largo da costa de Génova e começou a afundar-se. Dois dias depois naufragou e as cerca de 140.000 toneladas de petróleo são derramadas nas costas mediterrânicas da Itália e França.

(23) - A 3 de dezembro de 1992, o navio grego *Mar Egeu* encalha perto da Corunha, devido ao temporal, e derrama 70.000 toneladas de petróleo que poluíram 200 km de costa da Galiza.

(24) - A 5 de janeiro de 1993, o petroleiro *Braer* encalha nas rochas da costa das ilhas *Shetland*, Grã-Bretanha, devido ao temporal, derramando 84.500 toneladas de petróleo que poluíram 40 km da costa.

(25) - A 15 de fevereiro de 1996, o petroleiro liberiano *Sea Empress* encalhou na costa do País de Gales, derramando 70.000 toneladas de petróleo que provocaram a morte a 25.000 aves marinhas.

(26) - [A 12 de janeiro de 1998, uma rotura nas condutas de uma unidade da móbil na Nigéria, provocou o derrame de 40.000 barris de petróleo. Apesar da grande parte do petróleo ter evaporado ou dispersado nos dez dias subsequentes, algumas comunidades locais queixaram-se de que o peixe tinha sido contaminado e as redes de pesca tinham sido destruídas].

(27) - A 12 de dezembro de 1999, o petroleiro *Erika* parte-se em dois ao largo da costa da Bretanha francesa, derramando cerca de 20.000 toneladas de petróleo que provocaram a poluição de 500 km da costa francesa.

(28) - A 16 de janeiro de 2001, o petroleiro equatoriano *Jessica* encalhou na baía dos naufrágios da ilha de San Cristóbal nas Galápagos, derramando 900 toneladas de petróleo.

(29) - A 31 de dezembro de 2000 o petroleiro *Castor*, transportando 30.000 toneladas de gasolina sem chumbo da Roménia para a Nigéria sofreu uma fractura em dois tanques, em consequência das más condições de mar, ao largo da costa de Marrocos, acabou por, ao fim de 40 dias, trasfegar a sua carga para outro navio no mar e ser rebocado para a Grécia.

(30) - A 13 de novembro de 2002, o petroleiro *Prestige* começa a derramar petróleo ao largo da costa da Galiza. No dia 19 afunda-se a 240 km da costa espanhola provocando um derrame de cerca de 77.000 toneladas de petróleo.

## **7. Os Casos Paradigmáticos: Erika, Castor e Prestige**

Perante a ocorrência dos acontecimentos de mar relatados no ponto 6.4, *lato sensu*, os Estados costeiros foram aprofundando a consciência dos direitos e deveres, e da ameaça de riscos e perigos económicos e ambientais, que o transporte do petróleo bruto e seus derivados, e de outras substâncias perigosas, representam para os seus mares territoriais e para os seus litorais quando feito, principalmente, por navios petroleiros velhos, sujeitos a manutenção escassa e deficiente, arvorando bandeiras de conveniência e com tripulações constituídas por elementos de nacionalidades diversas e pouco qualificadas, portanto navios em condições de segurança duvidosas. E por navios petroleiros com capacidades de carga cada vez maiores, aumentando substancialmente a dimensão dos danos em caso de acidente e/ou incidente. Estava em causa a questão de saber se o uso da concessão de locais de refúgio para navios em perigo era relevante, desde que estivesse em jogo a ameaça forte de poluição por hidrocarbonetos ou outras substâncias perigosas, com a consequente agressão grave ao ambiente e desde que não estivesse em causa a salvaguarda da vida humana no mar. Os casos paradigmáticos dos navios *Erika*, *Castor* e *Prestige* ilustram essa tomada de consciência pelos Estados costeiros e trazem à discussão a problemática dos locais de refúgio, ou seja, nestas condições, os Estados costeiros devem ou não conceder locais de refúgio para navios em perigo?

### **7.1 Erika**

O Erika era um navio petroleiro de casco simples, construído no Japão em 1975, com 25 anos de idade, que arvorava pavilhão de Malta, sendo o seu proprietário a

empresa italiana *Tevere Shipping* e o seu armador a empresa também italiana *Panship Management and Services Srl*, cuja tripulação era composta por cidadãos da Índia. Foi fretado pela empresa petrolífera franco/belga *Total SA*, para transportar 30.884 toneladas<sup>127</sup> de óleo combustível pesado, do porto da cidade francesa *Dunkerque*<sup>128</sup> para o porto da cidade italiana *Livorno*<sup>129</sup> e encontrava-se classificado e certificado pela sociedade de classificação de navios *Registro Italiano Navale*, (RINA). Na realização desta viagem e após ter saído das linhas de separação de tráfego nas águas do Canal da Mancha<sup>130</sup>, em 11 de dezembro de 1999 pelas 14:18 horas, navegava no Golfo da Biscaia<sup>131</sup>, sob condições de mar e vento adversas, e deparou-se com dificuldades devido à ocorrência de anomalias na chaparia do convés, o que levou à emissão de um pedido de socorro. Pouco tempo depois, o capitão do navio emite nova comunicação informando que a situação tinha melhorado e que ia prosseguir a sua viagem. Algumas horas depois emite um novo pedido de socorro informando de que o navio apresentava fissuras no revestimento da chaparia do convés e que já havia derrame de óleo combustível pesado e alterou a rota rumando à cidade francesa *Donges*<sup>132</sup>. Três horas depois, a autoridade portuária de *Donges* informou o *Erika* de que só seria autorizada a sua entrada no porto de *Donges* se não estivesse a derramar óleo combustível, se estivesse a derramar óleo combustível a sua entrada não seria permitida, para evitar a poluição do rio *Loire*<sup>133</sup>. Surgiu alguma controvérsia sobre se realmente o lugar de refúgio foi ou não solicitado, mas houve acordo de que mesmo que tivesse sido pedido

---

<sup>127</sup> Cf., *Permanent Commission of enquiry into accidents at sea (CPEM), Report of the Enquiry into the Sinking of the Erika off the Coasts of Brittany on 12 December 1999*, p. 7, in [http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf\\_87.pdf](http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf_87.pdf) , acedido em 2 de fevereiro de 2015.

<sup>128</sup> *Dunkerque* é uma cidade portuária situada no norte da França a 10 Km da fronteira com a Bélgica. É uma cidade industrial dependente do aço, estaleiros navais, refinação do petróleo e indústria química e alimentar, com cerca de 70.000 habitantes, sendo, o seu porto marítimo, o terceiro maior da França.

<sup>129</sup> *Livorno* é uma cidade portuária situada na costa oeste da Itália com cerca de 148.000 habitante. A sua indústria principal é a construção naval, fundições de cobre e latão e refinação de petróleo. O seu porto marítimo desenvolve grande actividade.

<sup>130</sup> O Canal da Mancha é um braço de mar que separa a Grã-Bretanha do norte da França e une o Oceano Atlântico ao Mar do Norte. O tráfego marítimo neste canal é dos mais intensos do mundo nele navegando mais de 250 navios por dia.

<sup>131</sup> O Golfo da Biscaia, também conhecido por Golfo da Gasconha, é uma extensão marítima do Oceano Atlântico com cerca de 223.000 Km<sup>2</sup>, situada entre a costa sudoeste da França e a costa norte da Espanha.

<sup>132</sup> *Donges* é uma cidade francesa, com cerca de 7.000 habitantes, situada na costa oeste da França e próximo da foz do Rio Loire.

<sup>133</sup> O Rio Loire é o maior rio francês com 1.020 Km de extensão, atravessa um grande vale e desagua no Golfo da Biscaia a oeste da cidade de Nantes.

teria sido recusado. Nas oito horas seguintes a tripulação tentou reduzir as dificuldades do navio, mas pela manhã do dia 12 de janeiro de 1999, a situação piorou e a água do mar já entrava no navio tornando impossível o seu governo. Foi então emitido um pedido de socorro para resgatar a tripulação, e pouco tempo depois o navio começou a alquebrar. A tripulação foi resgatada pela Marinha Francesa<sup>134</sup>, ficando concluída a operação de salvamento às 10:43 horas do dia 12 de dezembro de 1999 com todos os tripulantes salvos e sem ferimentos. O navio partiu-se em dois e ambas as partes se afundaram a cerca de 30 milhas náuticas a sudoeste do farol da ponta de *Penmarch* da Bretanha francesa no Golfo da Biscaya, dando origem ao derrame de cerca de 20.000 toneladas de óleo combustível pesado, de onde resultou a poluição de mais de 500 km da costa francesa, dos quais 400 km de praias, causando grandes prejuízos na pesca costeira, na cultura de marisco, na produção de sal, no turismo e afetou um grande número de aves marinhas<sup>135</sup>.

O naufrágio do *Erika* não foi surpreendente, atendendo a que se tratava de um navio petroleiro de casco simples com 25 anos de idade, usado para transporte de “produtos negros”, isto é, óleos combustíveis pesados e alcatrão, dado que o transporte destes produtos não é tão exigente, no que concerne à limpeza dos tanques entre viagens, como no transporte de “produtos brancos”, isto é, o diesel, a gasolina, querosene e a nafta, que são produtos mais perigosos, porque mais facilmente inflamáveis, mas são menos poluentes. O relatório de inquérito sobre o naufrágio do *Erika* em 12 de dezembro de 1999 revela que os “produtos negros” eram transportados por navios mais velhos, logo mais vulneráveis, com idades entre os 17 e os 25 anos, sendo que, 49% deles já tinham mais de 20 anos, e que era comum o seu uso pelos fretadores de navios para o transporte deste tipo de produtos, conquanto que os navios usados para o transporte de “produtos brancos” tinham idade entre os 10 e os 18 anos.<sup>136</sup>

Mas o que se tornou alarmante foi o facto de que a certificação de segurança dos transportes marítimos, no que concerne à emissão de certificados de navegabilidade, às certificações de sociedades de classificação de navios e às inspeções por vários Estados de bandeira e vários Estados dos portos tinham falhado, uma vez que todas as inspeções

---

<sup>134</sup> Cf., Permanent Commission of enquiry into accidents at sea (CPEM), Report of the Enquiry into the Sinking of the Erika off the Coasts of Brittany on 12 December 1999, p. 7, in [http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf\\_87.pdf](http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf_87.pdf), acedido em 2 de fevereiro de 2015.

<sup>135</sup> Cf., Anthony Morrison, *Shelter from the Storm – the problem of places of refuge for ships in distress and proposals to remedy the problem*, pp 33 e 34, Doctor of Philosophy thesis, University of Wollongong, Faculty of Law, University of Wollongong, 2011. <http://ro.uow.edu.au/theses/3218>.

<sup>136</sup> Cf., Permanent Commission of enquiry into accidents at sea (CPEM), Report of the Enquiry into the Sinking of the Erika off the Coasts of Brittany on 12 December 1999, pp. 10 e 11, in [http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf\\_87.pdf](http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf_87.pdf), acedido em 2 de fevereiro de 2015.

e vistorias não tinham divulgado o verdadeiro estado do navio, ou pior ainda, a confiar nessas inspeções e vistorias, o navio estava em boas condições para navegar. O próprio Secretário-Geral da IMO resume a sua preocupação nos termos seguintes:

*“I think that concern over the Erika incident has been increased by the fact that the system of controls and inspections that was designed to ensure that any defects were detected quite clearly failed. The Erika was under class and had been inspected by port State control and industry inspectors several times, yet none of these surveys showed that the ship was about to split in two”*<sup>137</sup>.

Ou em português: Eu acho que a preocupação com o incidente do *Erika* aumentou, pelo facto de que o sistema de controlos e inspeções, projetado para garantir que todos os defeitos sejam detetados, falhou claramente. O *Erika* estava certificado e tinha sido inspecionado várias vezes pelo controlo do Estado do porto e por inspetores da indústria naval, contudo nenhuma destas inspeções mostrou que o navio estava a ponto de se partir em dois.

Efectivamente, as preocupações da IMO sobre a crescente ocorrência de acidentes e incidentes marítimos já eram anteriores. Na sua Resolução A.849(20) de 27 de novembro de 1997 criou, no anexo único, o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos<sup>138</sup>, que estabelece as linhas de orientação para promover uma abordagem comum para a investigação dos acidentes e incidentes marítimos, e também para promover a cooperação entre os Estados na identificação dos principais fatores que contribuíram para a ocorrência destes acidentes ou incidentes. O resultado desta abordagem e cooperação comuns é o de ajudar as medidas corretivas, para melhorar a segurança das tripulações e passageiros de navios e a proteção do ambiente marinho e

---

<sup>137</sup> Cf., Anthony Morrison, *Shelter from the Storm – the problem of places of refuge for ships in distress and proposals to remedy the problem*, p 36, Doctor of Philosophy thesis, University of Wollongong, Faculty of Law, University of Wollongong, 2011. <http://ro.uow.edu.au/theses/3218>.

<sup>138</sup> Esta Resolução fornece no seu ponto 4 uma série de definições das quais destacamos:

Acidente marítimo significa um evento de que resulte pelo menos em um dos factos seguintes: ferimentos graves, ou a morte de uma pessoa em conexão com as operações de um navio; a perda de uma pessoa a partir de um navio, causada em conexão com as operações do navio; a perda, ou a perda presumida ou abandono de um navio; danos materiais a um navio; o encalhe ou desativação de um navio, ou o envolvimento de um navio em colisão; danos causados pela, ou em conexão, com a operação de um navio; danos para o meio ambiente provocados por um navio ou navios por causa, ou em conexão, com as operações de um navio ou navios.

Incidente marítimo significa um evento ou uma ocorrência causada ou em conexão com as operações de um navio, pelas quais o navio ou qualquer pessoa está em perigo, ou do qual pode resultar prejuízo grave para o navio ou para o ambiente.

costeiro, tendo em conta a necessidade do respeito mútuo pelas regras e práticas nacionais, colocando especial ênfase na cooperação. Na Resolução A.884(21) de 25 de novembro de 1999, que procede a alterações da Resolução A.849(20) de 27 de novembro de 1997, passando a designar o anexo único desta Resolução como o anexo 1 da Resolução A.884(21) de 25 de novembro de 1999 e acrescenta nesta última Resolução o anexo 2, Diretrizes para a Investigação de Fatores Humanos em Acidentes e Incidentes Marítimos, sendo o objeto destas linhas de orientação proporcionar conselhos práticos para a investigação sistemática de fatores humanos em acidentes e incidentes marítimos, de modo a permitir o desenvolvimento de medidas eficazes na análise e ações preventivas, no intuito de prevenir acidentes e incidentes semelhantes no futuro<sup>139</sup>.

Nos termos do ponto 2 do anexo único da Resolução A.849(20) de 27 de novembro de 1997, o objeto de qualquer investigação sobre acidentes ou incidentes no mar é para evitar acidentes ou incidentes semelhantes futuros. As investigações destinam-se a identificar as circunstâncias em que o acidente ou incidente ocorreu e estabelecer as causas e os fatores que possam contribuir para, através da sua análise, tirar conclusões, não sendo, portanto, propósito das investigações determinar responsabilidades ou atribuir culpas. Mas a autoridade competente que procede às averiguações não deve abster-se de comunicar as causas, as responsabilidades e as culpas a que as suas conclusões conduziram.

O ponto 3 do anexo único desta Resolução diz-nos que o Código para Investigação de Acidentes ou Incidentes Marítimos aplica-se, na medida em que as leis nacionais o permitam, em um ou mais Estados legitimamente interessados<sup>140</sup> e que tenham interesse substancial no acidente marítimo sob sua jurisdição envolvendo um navio.

---

<sup>139</sup> Para efeitos destas linhas de orientação, nos termos “acidentes e incidentes marítimos” estão incluídos os acidentes de trabalho dos quais resulte a perda da vida ou ferimentos graves.

<sup>140</sup> Nos termos do ponto 4.11 de anexo único da Resolução A.849(20) de 27 de novembro de 1997 é Estado legitimamente interessado: o Estado de bandeira do navio objeto de averiguações; o Estado em que nas suas águas interiores ou no seu mar territorial o acidente ou incidente ocorreu; o Estado onde o acidente ou incidente marítimo causou, ou ameaçou, danos graves ao meio ambiente nas áreas sob sua soberania e jurisdição; o Estado onde o acidente ou incidente marítimo causou, ou ameaçou danos graves a ilhas artificiais, instalações ou estruturas sobre as quais exerça a sua jurisdição; o Estado cujos nacionais, em consequência de acidente ou incidente marítimo, perderam as suas vidas ou sofreram lesões graves; o Estado que tem à sua disposição informações importantes que podem ser de utilidade para a averiguação; o Estado que por algum motivo estabeleceu um interesse considerado relevante pela liderança do Estado investigador.

Foi neste contexto que os franceses constituíram a Comissão Permanente de Inquérito sobre Acidentes no Mar, tendo como objeto a elaboração de um relatório técnico para apurar as circunstâncias e as causas do naufrágio do Erika, composta pelos Presidente: Administrador Geral da Administração Marítima, Sr. *Georges Tourret*, Diretor do Gabinete de Investigação de Acidentes no Mar; Administrador Geral da Administração Marítima, Sr. *Jean-Louis Guibert* – Secretário-Geral do Instituto Francês de Navegação, e pelos Especialistas: Engenheiro Chefe, *Daniel Drevet* - Especialista em máquinas, do Gabinete de Investigação de Acidentes no Mar; Arquiteto Naval, *Bernard Parizot* - Especialista em Construção Naval, (Casco), do Gabinete de Investigação de Acidentes no Mar; Capitão *Yves Halna du Fretay* - Director de Operações da Empresa *Les Abeilles Intrnational*. Nos trabalhos desta Comissão participaram também as seguintes organizações: Departamento de Investigação e Ação Científica e Técnica do Ministério do Transporte; Laboratório de Pontes e Estradas; e Instituto de Pesquisa da Construção Naval. Foram ainda consultados outros especialistas de acordo com as necessidades tais como: Capitães de petroleiros, Arquitetos Navais, Engenheiros de Construção Naval, de Hidrodinâmica e de Metalurgia<sup>141</sup>.

A Comissão Permanente de Inquérito sobre Acidentes no Mar elaborou o seu relatório, sobre o naufrágio do Erika, de acordo com o estipulado no decreto de 20 de janeiro de 1981, sobre o inquérito técnico e administrativo após acidentes ou incidentes marítimos, e do decreto de execução de 16 de dezembro de 1997, ambos da República Francesa, os quais criaram e puseram em funcionamento o Gabinete de Investigação de Acidentes no Mar e a Comissão Permanente de Inquérito sobre Acidentes no Mar, e em conformidade com os termos das Resoluções N° A.849(20) de 27 de novembro de 1997 e N° A.884(21) de 25 de novembro de 1999 da IMO, e também de acordo com as normas da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 10 de dezembro de 1982.

Esta Comissão Permanente de Inquérito sobre Acidentes de Mar francesa elaborou um extenso relatório sobre o naufrágio do *Erika* com 150 páginas e 8 anexos, onde abordou: a) - breve revisão das circunstâncias em que ocorreu o naufrágio; b) - gestão do navio; c) - sobre o navio, nomeadamente, informações gerais e história, classificação, certificação, inquérito do Estado de bandeira, inspeções e controlo do Estado de porto, inspeções de habilitação ao fretamento, inspeções realizadas até junho de 1998 (inspeção ocasional em abril de 1997; inspeções para pré entrada na RINA), inspeção especial em junho de 1998, inspeções realizadas após a inspeção especial, recapitulação do estado da estrutura do navio para a sua última viagem; d) - a tripulação, viagem histórica, nomeadamente, observação geral, as viagens anteriores à última viagem, a última viagem (*Dunkerque-Corunha*), a escala em *Dunkerque*, operações de carga, a

---

<sup>141</sup> Cf., *Permanent Commission of enquiry into accidents at sea (CPEM), Report of the Enquiry into the Sinking of the Erika off the Coasts of Brittany on 12 December 1999*, p. 2, in [http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf\\_87.pdf](http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf_87.pdf) , acedido em 2 de fevereiro de 2015.



carga, a capacidade de carga medida à chegada e à partida de *Dunkerque*; e) - viagem final, comentário. Fatores que contribuíram para o naufrágio: a) - análise factual, nomeadamente: trabalho realizado em *Bijela*<sup>142</sup>; conversão dos tanques de carga em tanques de lastro; carregamento em *Dunkerque*; condições de navegação (tempo, rota e velocidade, características da instalação propulsora, perigos para a navegação); lista das observações iniciais do capitão do *Erika* em 11 de dezembro de 1999 (mudança accidental de carga, entrada de água através fissuras no convés, entrada de água através de fissuras no costado); fissuras e deformações no forro do convés; transferência de peso, empolamento da chaparia do convés; quebra do navio em duas partes; b) - observações e análise técnica de: observações do naufrágio; análise do casco e estrutura através de elementos recuperados; navios irmãos do *Erika* e outros; c) - análise da resistência estrutural do navio: análise da força das balizas e longarinas; cálculos diretos sobre a estrutura do tanque N° 2; análise direta do movimento do navio no mar; d) – conclusões: o processo de colapso da estrutura do navio. Outros fatores: as decisões tomadas pelo capitão do navio; medidas tomadas pelos proprietários do navio; medidas tomadas pelo armador do navio; medidas tomadas pelo Estado de pavilhão; ação da sociedade de classificação de navios RINA<sup>143</sup>; ações tomadas pelos fretadores; medidas tomadas pelo Estado costeiro: os centros regionais de operações de vigilância e salvamento; a Perfeitura Marítima<sup>144</sup>, o Capitão do Porto de Saint-Nazaire<sup>145</sup>; conclusões e recomendações<sup>146</sup>.

Pela sua importância abordamos de seguida as conclusões e as recomendações.

Após as averiguações das circunstâncias e dos factos que conduziram ao naufrágio do *Erika*, a Comissão Permanente de Inquérito sobre Acidentes de Mar concluiu<sup>147</sup>:

---

<sup>142</sup> Trabalhos de reparação naval realizados nos estaleiros de *Bijela*, cidade de *Herceg Novi*, da República do Montenegro.

<sup>143</sup> *Registro Italiano Navale* (RINA), Sociedade Italiana de Classificação de Navios.

<sup>144</sup> Os perfeitos marítimos franceses são a autoridade, responsável pela coordenação das ações tomadas pelo Estado no mar, para a prevenção e combate à poluição.

<sup>145</sup> É responsável pela segurança do porto dentro dos limites administrativos fixados. Segundo as disposições do *Code des Ports Maritims*, (Código dos Portos Marítimos), pode recusar o acesso às instalações sob sua responsabilidade aos navios que possam por em perigo as instalações portuárias ou o seu acesso, mercadorias e pessoas.

<sup>146</sup> Cf., *Permanent Commission of enquiry into accidents at sea (CPEM), Report of the Enquiry into the Sinking of the Erika off the Coasts of Brittany on 12 December 1999*, in [http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf\\_87.pdf](http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf_87.pdf) , acedido em 2 de fevereiro de 2015.

<sup>147</sup> *Idem*, pp. 143 a 150.

A - Acerca das Ocorrências antes do Acidente:

O *Erika* era certamente um navio velho usado sobretudo no transporte de produtos negros com custos de frete baixos, insuficientes para cobrir despesas, a menos que fossem drasticamente reduzidas, principalmente através dos baixos custos de manutenção.

O *Erika* sempre foi afetado pela corrosão e começou a entrar em desuso quando os tanques de carga nº 2 e 4 passaram a tanques de lastro em virtude:

1) - Das medições da espessura da chapa feitas em 1997, e especialmente em 1998, serem aceitáveis exceto na secção do tanque de lastro nº 2.

2) - Da substituição de metade dos reforços longitudinais do convés e das partes superiores das bandas transversais do tanque de lastro nº 2.

3) - Da ausência ou mau estado das pinturas e proteção catódica insuficiente.

4) - Da observação de extensas áreas com corrosões e depósitos de ferrugem.

5) - Do estado de corrosão da escada e da antepara longitudinal do tanque de lastro nº 2, o que levou a um pedido de levantamento da situação mais pormenorizado a realizar em janeiro de 2000, isto a menos de 18 meses após a inspeção especial de reclassificação.

B - Acerca das Ocorrências durante o Acidente:

1) - Fratura e colapso da antepara entre o tanque de lastro central nº3 e o tanque de lastro nº 2 de EB<sup>148</sup>.

2) - Fissuras e empeno da chaparia do convés na parte de vante do tanque de lastro nº 2 de EB.

3) - Propagação das fissuras à chaparia do costado e colapso do tanque de lastro nº 2 de EB.

4) - Desprendimento e perda da chaparia do costado a EB nas zonas dos tanques de lastro nº 2 e nº3.

5) - Rombo inevitável no costado a EB, com abertura para o mar nas zonas dos tanques de lastro nº 2 e nº3.

6) - Quebra do navio em dois pela secção transversal do tanque de lastro nº 2.

---

<sup>148</sup> Estibordo (EB) é o lado direito dum observador que está na popa, parte de trás do navio, a olhar para a proa, parte da frente do navio. Bombordo (BB) é o lado esquerdo do mesmo observador e na mesma posição.

C - Acerca das Ocorrências após o Acidente:

1) - A observação do estado da destruição pode ser resumida assim: se o que pode ser visto dos destroços das anteparas do tanque de lastro nº 2, representa apenas metade da sua secção, é como se essas anteparas não existissem.

2) - A análise dos elementos do casco, mostram que alguma da chaparia do convés substituída era de 12 milímetros de espessura, quando deveria ser de 16 milímetros, como originalmente, e que os escantilhões de reforço da chaparia originais tinham diminuído a sua espessura em mais de 30%.

3) - A análise dos reforços mostra que alguns cordões de soldadura tinham desaparecido [por corrosão] e que os escantilhões tinham diminuído a sua espessura em mais de 30%.

4) - De modo geral confirma-se que havia corrosão generalizado e que havia manchas com alguns centímetros de diâmetro que apresentavam corrosões profundas, centrando-se aí o maior perigo. Os trabalhos de reparação naval realizados no estaleiro de *Bijela* também foram um fator decisivo no desenrolar dos acontecimentos que conduziram ao naufrágio do *Erika*. As modificações da distribuição de tensões no casco podem ter resultado do trabalho realizado em função de: a) – utilização de chapas de aço de menor espessura do que as chapas de origem; d) - decisões precipitadas, quanto à localização dos cortes feitos na chaparia substituída; e) - e erros de precisão na montagem e na qualidade da soldadura (adequação dos eléctrodos e trabalho realizado).

5) - As tensões assim criadas só podem ter contribuído para o aparecimento de fissuras que, quando aparecem, originam o processo de um novo equilíbrio da chaparia que pode levar vários meses a alcançar. O enfraquecimento da chaparia das anteparas do tanque de lastro nº 2 do *Erika*, foi devido à manutenção insuficiente e ao desenvolvimento rápido do processo de corrosão, conduzindo a uma sucessão de fraturas que conduziu ao seu colapso. Este fator do enfraquecimento da caparia foi de tal forma decisivo que os restantes fatores podem ser considerados como secundários. Em resumo, o estado em que se encontrava o navio e a sua rápida deterioração nas últimas horas da sua vida foram tais que nada poderia ter impedido o seu naufrágio.

Após as conclusões, a Comissão Permanente de Inquérito de Acidentes no Mar apresenta uma série de recomendações.

A - Recomendações:

1) - O esforço competente das Organizações Internacionais para limitar a proliferação de instruções, listas de verificação e outras linhas de orientação que são impostas aos capitães dos navios que, precisamente por existirem muitas, são incapazes de os colocar numa posição de boa utilização, em caso de emergência.

1) - Os Estados de bandeira que delegam parte, ou a totalidade, das suas prerrogativas para a emissão de certificados internacionais legais, devem estabelecer medidas legais, e dotar-se de meios técnicos para controlar, eficazmente, a forma como essas delegações são implementadas.

B - As Sociedades de Classificação de Navios devem:

1) - Certificar-se de que quaisquer tanques susceptíveis de corrosão estão devidamente protegidos de acordo com o projeto de construção, e posteriormente inspecionados e mantidos, de tempo a tempo, em função dos resultados das observações feitas nas inspeções ou quando da sua muda de utilização.

2) - Realizar levantamentos periódicos mais abrangentes e que incorporem medições, cálculos de resistência e avaliação dos inspetores.

3) - Utilizar e desenvolver equipamentos e métodos para medições de espessura da chaparia, que garantam resultados mais fíaveis e representativos do que aqueles que eram usados.

4) - Informatizar os registos dos navios que classificaram, nomeadamente, no que concerne aos dados estruturais e de estabilidade.

5) - Transmitir o arquivo de classificação completo que possuam, quando o navio é sujeito a uma transferência de classificação.

6) - Estabelecer uma segurança fidedigna capaz de responder às perguntas do capitão ou proprietário do navio sobre que ação tomar se o navio sofrer danos que afetem a sua estrutura e ou sua estabilidade.

7) - Ser capaz de fazer um diagnóstico, como faria uma equipa de especialistas, que poderiam constituir uma sociedade de classificação de navios, constituída por: a) um inspetor da sociedade de classificação do navio; b) um inspetor de outra sociedade de classificação de navios; c) um inspetor do Estado de pavilhão; d) e um inspetor do Estado do porto, quando o estado de corrosão é significativo, e está em desenvolvimento. Este diagnóstico levaria ao abate e demolição do navio, a curto ou médio prazo, se a corrosão for abrangente e profunda, e/ou a necessidade de reparação do navio é tão grande que, a efetuar-se, poderá fazer mais mal do que bem, pela criação de descontinuidades de tensões, etc.

8) - Transmitir os dossies, correspondentes aos navios de que são titulares, ao Estado do porto ou ao Estado costeiro em caso de acidente ou de dúvidas quanto à sua capacidade de navegação, sem ser possível perder tempo invocando o sigilo profissional devido ao proprietário do navio, em razão do seu vínculo ao certificado de navegabilidade, ou assente no facto de que estão a segurar a delegação para certificações no Estado de bandeira.

9) - Continuar a estudar a possibilidade de instalar em novos navios e, eventualmente, em navios que sejam especialmente afetados pela corrosão, que ponha em causa o equilíbrio de forças existente da estrutura, sistemas que permitam a monitorização da fadiga do material, em tempo real, e capaz de fornecer indicações de qual o rumo e velocidade a seguir de modo a que a fadiga não aumente.

10) - Fomentar o intercâmbio de informações, assente numa base de dados permanente, sobre problemas graves, em certos tipos de navios, e, especialmente, em navios irmãos.

C - Os Serviços de Inspeções devem:

1) - Concentrarem-se e aprofundarem as inspeções do casco e toda a estrutura interna, quer durante a efetivação das inspeções legais, quer durante as inspeções ocasionais, sempre que haja dúvidas das reais condições de navegabilidade do navio. Os relatórios de inspeção e respetivos certificados devem refletir as reais condições do navio de forma autêntica e fidedigna.

2) - Certificar-se de que as condições e as sequências de embarque da carga, em especial de navios tanque e navios graneleiros, são fornecidas às autoridades do porto de partida antes do navio zarpar.

D) - As Empresas Petrolíferas e Fretadores devem:

1) - Adequar as condições relativas à segurança e qualidade do navio de acordo com o planeamento da viagem incluindo, as devidas atualizações das cartas das condições do tempo.

2) - Ser tão exigentes na qualidade dos navios por si fretados, especialmente no que diz respeito à sua idade, para transporte de produtos petrolíferos negros (como sejam o petróleo bruto, o óleo combustível, o alcatrão), como o são para o transporte de produtos petrolíferos brancos (como sejam o gasóleo, a gasolina, a querosene).

3) - Por mera precaução, apenas contratar navios cuja gestão e titularidade sejam claras e simples.

4) - Não fretar navios antigos que mudaram de proprietário no período de 24 meses imediatamente anterior e/ou que tenham modificado as suas condições de utilização ou de funcionamento recentemente, sem as devidas precauções.

5) - Não fretar os navios sem obter o maior número de relatórios e registos disponíveis, que lhes digam respeito, junto dos melhores e mais qualificados agentes de navegação, e que ainda não possuam.

6) - Não fretar navios se os proprietários não podem garantir o acesso imediato e permanente a toda a documentação de classificação e certificados de navegabilidade e outros, respeitante ao navio e à gestão.

7) - Percorrer o longo caminho para eliminar incertezas sobre a qualidade do navio que pretendem fretar diretamente, e da tripulação que vai operar parte do seu petróleo bruto e seus subprodutos, consultando a frota sob a sua bandeira nacional. E outras empresas petrolíferas devem seguir o exemplo.

8) - As refinarias de petróleo e exportadores de produtos petrolíferos devem tomar as medidas necessárias para que, os carregadores ou os transitários disponibilizem um plano de carga e sua sequência, de modo que possa ser consultado pelas Autoridades Marítimas em caso de acidente ou incidente no mar, nos termos da Resolução Nº A.849 (20) de 27 de novembro de 1997 da IMO, e da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 10 de dezembro de 1982.

9) - O fator de seleção de petroleiros anteriores à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73) de 2 de novembro de 1973, deve ser tido em conta e posto à disposição, sob pedido, juntamente com os relatórios relativos às 12 inspeções anteriores, aos fretadores e corretores, para fins de informação. As sociedades de classificação de navios também devem receber esta informação e comprometerem-se, imediatamente de forma completa e sem obstáculos, colocando todos os dados relativos à classificação e certificação do navio, à disposição da Comissão de Inquérito que atue no âmbito da Resolução Nº A.840 (20) de 26 de novembro de 1997 e da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 10 de Dezembro de 1982.

10) - Os projetos em curso sobre a criação de uma base de dados relativos à qualidade de navios, que será acessível a todos os utilizadores do mar para fins de informação, também devem incluir as informações necessárias sobre o proprietário, armador e outros agentes, e o seguro obrigatório.

Desta forma, a Comissão Permanente de Inquérito sobre Acidentes e Incidentes no Mar francesa concluiu o seu relatório de inquérito sobre o naufrágio do Erika, onde relata as conclusões, sobre as circunstâncias e as causas do naufrágio, não pretendendo repartir culpa ou determinar responsabilidade civil ou criminal, mas tão só contribuir para que de futuro não viessem a ocorrer outros naufrágios congêneres, nos termos da Resolução Nº A.849(20) de 27 de novembro de 1997 e da Resolução Nº A.884(21) de 25 de novembro de 1999, ambas da IMO e do Decreto de 20 de janeiro de 1981. Para reforçar o seu contributo à não ocorrência de outros acidentes marítimos semelhantes ao do *Erika*, a Comissão apresentou um elenco de recomendações a ser seguido pelas entidades visadas<sup>149</sup>. O relatório foi apresentado à IMO nos termos das resoluções acima

---

<sup>149</sup> Cf., *Permanent Commission of enquiry into accidents at sea (CPEM), Report of the Enquiry into the Sinking of the Erika off the Coasts of Brittany on 12 December 1999*, p. 9. in [http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf\\_87.pdf](http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf_87.pdf) , acedido em 2 de fevereiro de 2015.

indicadas e foi, também, transmitido às autoridades francesas responsáveis pela resolução do litígio emergente do acidente. A Comissão afirma que encontrou muitas dificuldades na recolha de informação para a elaboração do relatório, o que não é de estranhar visto que o *Erika* navegava sob bandeira de conveniência maltesa, era operado por cidadãos italianos, o capitão e restantes membros da tripulação eram cidadãos indianos, o fretador era a empresa petrolífera franco/belga Total-Fina-Elf, a sociedade classificadora do navio era a sociedade italiana RINA e a poluição resultante afetou, fundamentalmente, as águas e a costa francesa, chamando à colação o direito internacional e vários direitos nacionais (França, Itália, Malta e Índia) na resolução dos conflitos jurídicos emergentes.

A resolução jurídica do caso *Erika* deu origem a um grande e longo processo judicial nos tribunais franceses, cuja sentença final se baseou no acórdão do TJCE sobre três questões prejudiciais submetidas a este tribunal pela *Cour de Cassation* francesa. Neste acórdão é aplicado, pela primeira vez, o princípio do poluidor pagador a um incidente marítimo que envolveu derrames de hidrocarbonetos, provocando grande poluição ao meio marinho e costeiro, como veremos de seguida.

A poluição resultante do derrame dos hidrocarbonetos transportados pelo *Erika* afetou cerca de 450 km de costa, tendo sido indemnizadas as vítimas ao abrigo da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1992 (CLC 1992) e pela Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo Internacional para a Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1992 (FIPOL 1992). No entanto, uma das vítimas, a autarquia francesa de *Mesquer*, considerando que a indemnização não cobria na totalidade os danos sofridos, propôs uma ação de condenação contra a *Total France, S.A.*, e a *Total International*, no tribunal de *Commerce de Saint Nazaire*, em 9 de junho de 2000, pedindo a sua condenação, *in solidum*, a pagar as despesas emergentes dos trabalhos de limpeza e despoluição do seu território autárquico, tendo a ação sido julgada improcedente, pelo que a autarquia de *Mesquier* interpôs recurso para *La Cour D'appel de Rennes* que, por acórdão de 13 de fevereiro de 2002, veio a confirmar a decisão da primeira instância. Não conformada, a autarquia de *Mesquer* interpôs recurso de cassação para *La Cour de Cassation* francesa que decidiu suspender a instância, e submeter ao Tribunal de Justiça da Comunidade Europeia (TJCE) três questões prejudiciais, por considerar que o litígio suscitava uma dificuldade séria de interpretação da Directiva n.º 75/442/CEE, do Conselho, de 15 de julho de 1975, relativa aos resíduos. Essas questões prejudiciais eram:

“1) O fuelóleo pesado, produto resultante de um processo de refinação, de acordo com as especificações do utilizador, destinado pelo produtor a ser vendido como combustível e mencionado na directiva 68/414 [...] pode ser qualificado de resíduo, na acepção do artigo 1.º da Directiva 75/442 [...] codificada pela Directiva 2006/12 [...]?”.

“2) Uma carga de fuelóleo pesado, transportada por um navio e acidentalmente derramada no mar, constitui, em, si mesma, ou em virtude da sua mistura com água e

sedimentos, um resíduo na acepção (da categoria) Q4 do anexo I da Directiva 2006/12 [...]?”

“3) Em caso de resposta negativa à primeira questão e positiva à segunda, o produtor do fuelóleo pesado (Total raffinage [distribution]) e/ou o vendedor e o afretador (Total internationa Ltd) podem ser considerados, na acepção do artigo 1.º, alíneas b) e c), da Directiva 2006/12 [...] e para efeitos da aplicação do artigo 15.º da mesma directiva, produtores e/ou detentores do resíduo, apesar de, no momento do acidente que o transformou em resíduo, o produto ser transportado por um terceiro [no presente caso, um transportador marítimo]?”

Do acórdão retiramos que sobre as três questões prejudiciais o TJCE declarou:

1) Relativamente à primeira questão prejudicial o fuelóleo não pode ser considerado resíduo.

2) Relativamente à segunda questão prejudicial o fuelóleo pode ser considerado resíduo.

3) Relativamente à terceira questão prejudicial, “para efeitos da aplicação do artigo 15.º da Directiva 75/442, alterada pela Decisão 96/350, ao derrame accidental de hidrocarbonetos no mar, que está na poluição da costa de um Estado Membro:”

“- O órgão jurisdicional nacional pode considerar que o vendedor desses hidrocarbonetos e afretador do navio que os transportava é o produtor desses resíduos, na acepção do artigo 1.º, alínea b), da Directiva 75/442, alterada pela Decisão 96/350, e, ao proceder deste modo também o «detentor anterior», para efeitos da aplicação do artigo 15.º, segundo travessão, primeira parte, dessa directiva, se esse órgão jurisdicional, face aos elementos que só ele está em condições de apreciar, chegar à conclusão de que esse vendedor afretador contribuiu para o risco de ocorrência da poluição ocasionada por esse naufrágio, especialmente se não tomou as medidas destinadas a prevenir esse acontecimento, como as relativas à escolha do Navio;

- caso se verifique que os custos associados à eliminação dos resíduos gerados pelo derrame accidental de hidrocarbonetos no mar não são assumidos pelo Fundo Internacional para compensação pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos ou não o podem ser devido ao esgotamento do limite de indemnização previsto para esse sinistro e que, por força das limitações e/ou das isenções de responsabilidade previstas, o direito nacional de um Estado Membro, incluindo o direito resultante das convenções internacionais, obsta a que esses custos sejam suportados pelo proprietário do navio e/ou pelo seu afretador, embora estes sejam considerados «detentores» na acepção do artigo 1.º, alínea c), da Directiva 75/442, alterada pela Decisão 96/350, esse direito nacional deverá então permitir, para assegurar uma transposição conforme do artigo 15.º dessa directiva, que os referidos custos sejam suportados pelo produtor do produto gerador dos resíduos assim derramados. No entanto, em conformidade com o princípio do poluidor pagador, esse produtor só pode ser obrigado a suportar esses



custos se, devido à sua actividade, contribuiu para o risco de ocorrência da poluição ocasionada pelo naufrágio do navio”<sup>150</sup>.

Foi com base neste acórdão do TJCE que *La Cour de Cassation, Chambre Criminelle* francesa emitiu o seu acórdão de 25 de Setembro de 2012, com 320 páginas, decidindo o recurso procedente de *La Cour D’appel de Rennes* interposto pela autarquia de *Mesquier*.

Assim, *La Cour de Cassation*, decidiu que os tribunais franceses eram competentes para julgar as responsabilidades civis e criminais emergentes do incidente marítimo do petroleiro *Erika*, mesmo que o naufrágio do navio tenha ocorrido na ZEE francesa e não no seu mar territorial, com base nas disposições da CNUDM 1982, e impor sanções aos responsáveis pelo derrame de hidrocarbonetos a partir de um navio com pavilhão estrangeiro, nas águas da ZEE francesa causando graves danos ao seu mar territorial e áreas costeiras. Este tribunal confirmou as decisões do tribunal de primeira instância e do tribunal recorrido, que julgaram responsáveis pelo crime de poluição, o armador, o proprietário, o fretador<sup>151</sup> e a RINA<sup>152</sup>.

Quanto à responsabilidade civil o Tribunal de Cassação decidiu que era competente para exercer a sua competência em matéria de ações de indemnizações, nos termos do Art. IX da CLC 1992. Considerou então que a *Total SA* e a *RINA* foram cobertas pelas disposições da CLC 1992, mas não poderiam, no entanto, contar com essa proteção dado que os danos resultaram dos seus atos ou omissões dolosos ou negligentes e com o conhecimento de que tal dano poderia vir a ocorrer. Em relação à *RINA* o Tribunal de Cassação decidiu que o Tribunal recorrido errou ao decidir que a *RINA* não poderia beneficiar das disposições contidas no n.º 4 do Art. III da CLC 1992, e decidiu que o dano resultou de negligência da *RINA*, pelo que não poderia invocar a proteção concedida pelas CLC 1992. Em relação à *Total SA*, o Tribunal de Cassação anulou a decisão do tribunal recorrido e decidiu que, uma vez que o dano resultou de atos negligentes, ou imprudentes, da *Total SA*, não poderia invocar a proteção concedida pela CLC 1992.

O Tribunal de Cassação francês confirmou, no seu acórdão de 25 de setembro de 2012 a decisão do Tribunal recorrido, que tinha concedido indemnizações no valor de, resumidamente, 165.400.000,00 euros por danos materiais; 34.100.000,00 euros por

---

<sup>150</sup> Cf., a propósito, Carlos Oliveira Coelho, *Poluição Marinha, Hidrocarbonetos e Resíduos (O caso do Erika no TJCE)*, RevCedoua, N.º 24\_Ano XII\_2.09, Revista do Centro de Estudos de Direito do Ordenamento, do Urbanismo e do Ambiente, Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, 2011, pp. 81 a 107.

<sup>151</sup> *Total SA.*, empresa petrolífera franco/belga, (grupo de empresas constituído pela *Total SA*, e duas subsidiárias: a *Total Transport Corporation*, a fretadora do *Erika*, e a *Total Petroleum Services*).

<sup>152</sup> Sociedade de classificação de navios *Registro Italiano Navale*.

danos morais<sup>153</sup> e 4.300.000,00 euros por danos ambientais, no total indemnizatório de 203.800.000,00 euros. Assim, tendo em conta que a *Total SA* (fretador) tinha pago, voluntariamente, 171.300.000,00 euros, como compensação, na sequência do acórdão do Tribunal Criminal de 1.<sup>a</sup> Instância, restaria o pagamento de 32.500.000,00 euros a suportar pelo proprietário do navio (a empresa italiana *Tever Shipping*), pelo armador do navio (a empresa italiana *Panship Management and Services Srl*) e pela *RINA* (sociedade classificadora de navios *Registro Italiano Navale*).

Em abril de 2013 o Comité Executivo do Fundo 1992 analisou o acórdão da seção criminal do Tribunal de Cassação francês, de 25 de setembro de 2012, centrado nas questões: da jurisdição dos tribunais penais franceses para derrames de hidrocarbonetos ocorridos na ZZE, isto é, fora das águas territoriais francesas; da decisão do Tribunal de Cassação francês, que apesar das quatro rés poderem beneficiar das disposições do n.º 4 de Artigo III da CLC 1992 agiram de forma negligente, ou imprudente, e portanto foram responsabilizadas pelo direito francês pela prática de ato ilícito danoso; e da decisão do Tribunal de Cassação francês que a compensação indemnizatória deve ser paga pelos danos ambientais nos termos do direito francês, isto é, por aplicação do princípio do poluidor pagador. O Comité Executivo do Fundo 1992 observou que o julgamento do Tribunal de Cassação francês não era vinculativo sobre o Fundo 1992, porque este não foi parte no processo penal<sup>154</sup>.

Face ao exposto, onde está a responsabilidade do Estado do pavilhão? Não será o Estado de pavilhão, o primeiro responsável pelos navios a quem confere a sua nacionalidade, expressa pelo facto de arvorarem a sua bandeira? Não haverá falta de normativo convencional internacional que regule a responsabilidade do Estado de pavilhão, em casos semelhantes ao do *Erika* e que regule, também, a forma de poder ser parte no processo? Pensamos que sim, mas fica para reflexão.

## 7.2 Castor

O Castor era um navio petroleiro de casco simples com 23 anos, que arvorava pavilhão do Chipre sendo seu proprietário, um cidadão da Grécia. Em 31 de dezembro de 2000 navegava no mar Mediterrâneo ao largo da costa de Marrocos, transportando uma carga de cerca de 30.000 toneladas de gasolina sem chumbo, da Roménia para a Nigéria. Em consequências das más condições de tempo e mar, sofreu uma fratura em

---

<sup>153</sup> Danos por perda de prazer, danos à imagem da marca e reputação e dano moral decorrente de dano ao património natural.

<sup>154</sup> Cf., Acórdão dos Tribunais franceses sobre o Naufrágio do *Erika*, in <http://www.iopcfunds.org/incidents/#111-1999-235-December> , acedido em 8 de fevereiro de 2015.

dois tanques de carga o que permitia a saída de gases provenientes da gasolina<sup>155</sup>, pelo que foi solicitado a Marrocos um local de refúgio que permitisse fazer a trasfega da carga e possibilitasse a reparação dos tanques fraturados em estaleiro apropriado. Este pedido foi recusado e o navio tentou obter um local de refúgio em Espanha, tendo as autoridades espanholas procedido ao resgate da tripulação, no âmbito da Convenção SAR, mas também não concedeu, ao navio, um local de refúgio onde pudesse estabilizar a sua situação<sup>156</sup>.

Ficou então o navio entregue a uma equipa de salvadores que continuaram a procurar um local de refúgio em Gibraltar, Argélia, Tunísia, Malta e Grécia, mas nenhum destes países concedeu um local de refúgio ao Castor. Houve indícios de que o Estado de bandeira se preparou para receber o navio mas nenhuma disponibilidade foi concretizada.

A solução acabou por ser encontrada 40 dias após o início do incidente com a ajuda das autoridades da Tunísia, através da trasfega da gasolina para outros navios, a cerca de 20 milhas náuticas da costa, entre a Tunísia e Malta, em condições de tempo e mar adversas. O Castor, agora liberto da sua carga, foi rebocado para a Grécia que lhe concedeu um local de refúgio, mas na situação de navio leve, por sinal o país do proprietário do navio, mas não o Estado de pavilhão do Castor<sup>157</sup>. Segundo a *American Bureau Shipping ABS*<sup>158</sup>, a taxa de corrosão em algumas áreas da chaparia do Castor apresentava valores quinze vezes superior ao que seria esperado.

Pode questionar-se: Será que o Chipre assumiu as suas responsabilidades perante um navio que arvorava a sua bandeira? (bandeira de conveniência!). Será que os países que não cederam os locais de refúgio, sem terem inspecionado o navio, não violaram o direito consuetudinário marítimo? Face ao desfecho da situação do navio, será que o

---

<sup>155</sup> O que veio a servir de argumento para a recusa da concessão de local de refúgio, em virtude dos gases constituírem um potencial risco de explosão.

<sup>156</sup> Do que se sabe, foi o único país, a quem foi solicitado o local de refúgio, que inspecionou o navio, e não lho concedeu tendo como argumento o facto das fraturas existentes na chaparia dos tanques de carga permitirem a libertação de gases podendo, por isso, ocorrer uma explosão representando um risco não só para as instalações do local de refúgio como também para as populações vizinhas.

<sup>157</sup> Cf., para o efeito, Anthony Morrison, *Shelter from the Storm – the problem of places of refuge for ships in distress and proposals to remedy the problem*, University of Wollongong, 2011, pp 38 a 40, in <http://ro.uow.edu.au/theses/3218>

<sup>158</sup> É uma Sociedade de classificação de navios norte americana, com sede em Houston, Texas. Foi fundada em 1862 e é uma das três empresas líderes no setor a nível mundial, a par da britânica *Lloyd's Register* e da norueguesa *Det Norsk Veritas*, cuja missão é zelar pelos interesses e necessidades dos seus clientes, promovendo a segurança humana, a propriedade e proteção do meio marinho através da classificação, inspeção e certificação de navios.

argumento apresentado pela Espanha para recusar o local de refúgio estava bem sustentado?

Independentemente das respostas que possamos encontrar, é certo que a comunidade internacional ficou incrédula pela forma como os usos e costumes do mar estavam em mudança, podendo atribuir-se ao caso Castor a motivação da IMO para a adoção, em 5 de dezembro de 2003, das suas Resoluções A.949(23) *Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance*, e A.950(23) *Maritime Assistance Services*, promovendo as linhas de orientação sobre locais de refúgio para navios com necessidade de assistência, e a criação de Serviços de Assistência Marítima de forma uniforme para os Estados-Membros da ONU. Do mesmo modo se pode atribuir ao caso Erika a preocupação da UE, para cuidar dos locais de refúgio para navios em dificuldade, o que veio a acontecer, pela primeira vez, através das normas plasmadas na Diretiva 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, alterada pela Diretiva 2009/17/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril, o que mostra que a UE se antecipou à IMO sobre locais de refúgio para navios em perigo, quando suscetíveis de causarem derrames de hidrocarbonetos, seus derivados e outras substâncias perigosas.

### 7.3 Prestige

O *Prestige* era um navio petroleiro de casco simples com 26 anos que arvorava pavilhão das Bahamas, era propriedade Grega e estava certificado pela *American Bureau of Shipping* ABS. Tinha iniciado a sua viagem em *San Petersburgo* em 31 de outubro de 2002 com uma carga parcial de óleo combustível pesado, a qual foi completada no porto de *Ventspils*, Letónia, transportando então uma carga total de cerca de 77.000 toneladas de óleo combustível pesado<sup>159</sup>, com destino a Gibraltar, onde o capitão receberia ordens e outras instruções para, provavelmente, navegar até ao porto de Singapura ou outro porto asiático. A tripulação era composta pelo Capitão, pelo primeiro-oficial, pelo chefe de máquinas e por 24 marinheiros de nacionalidade filipina, quase na sua totalidade, jovens e inexperientes.

No dia 13 de novembro de 2002 o *Prestige* navegava em águas sob jurisdição espanhola, dentro do dispositivo de separação de tráfego marítimo existente naquela área de grande intensidade de navegação, a 27,5 milhas náuticas a oeste do cabo de *Finisterre* da costa da Galiza com condições de tempo e mar alterosas e, segundo a tripulação, pelas 14.10 horas foi ouvido um forte ruído, semelhante a uma explosão<sup>160</sup> ao que se seguiu o adornamento do navio de 25 a 30 graus a EB, a paragem automática da instalação propulsora e a existência de um rombo de dimensões consideráveis afetando tanques de lastro, dando origem a derrame de óleo combustível pesado e

---

<sup>159</sup> Óleo combustível pesado é um derivado do petróleo bruto obtido por refinação e destilação que se utiliza como combustível.

<sup>160</sup> Explosão que não veio a provar-se.

iniciando-se assim a poluição das águas. Este rombo foi atribuído a falhas estruturais devidas a deficientes ações de manutenção.

Para tentar endireitar o navio o capitão decidiu embarcar água do mar nos tanques de lastro por meio de bombas, o que foi feito mas, dada a fadiga do material, esta operação piorou substancialmente a situação estrutural do navio, em face do que o capitão pediu, ainda na tarde do dia 13, socorro ao *Centro Zonal de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación Marina de Finisterre*, respondendo a Espanha de imediato, nos termos da Convenção SAR, com helicópteros e rebocadores para auxiliar o navio, tendo sido resgatados os 24 marinheiros, ficando a bordo voluntária e arriscadamente o capitão, o chefe de máquinas e o primeiro-oficial.

As Autoridades Competentes espanholas desatenderam a petição de local de refúgio para o *Prestige* e decidiram que o navio devia ser rebocado e afastar-se da costa, ao que se opôs o capitão, alegando que necessitava de ordens do armador para isso, ao que se seguiu várias tentativas falhadas de reboque e a substituição do capitão, por outro de uma empresa de salvados holandesa, de acordo com ordens do armador, que se comprometeu a governar o navio para fora das águas sob jurisdição espanhola.

Em 15 de dezembro de 2002 a *Capitanía Marítima de A Coruña* denuncia o capitão do navio pela prática de crime de desobediência às autoridades espanholas e procede-se ao resgate de todos os membros da tripulação que ainda se encontravam a bordo conjuntamente com cinco marinheiros que haviam regressado ao navio e cinco técnicos holandeses de uma equipa especial. O capitão ao chegar a terra foi detido pela *Guardia Civil*, que o apresentou a decisão judicial tendo-lhe sido decretada a prisão preventiva, vindo a ser libertado a 6 de fevereiro de 2003, sob fiança.

O navio continuou a ser rebocado para Sul, notando-se que os danos estruturais eram cada vez mais avultados e que continuava a derramar uma quantidade importante de óleo combustível pesado. No dia 18 de dezembro de 2002 encontrando-se o *Prestige* próximo das águas sob jurisdição portuguesa, foi notificado por um navio da Marinha de Guerra Portuguesa para mudar de rumo, porque não seria permitida a sua entrada em águas sob jurisdição nacional, tendo o navio acatado a notificação e decidiu rumar a Oeste. De facto o incidente do *Prestige* ocorreu em águas sob jurisdição espanhola e isso tem consequências jurídicas, das quais releva o dever de não transferir danos ou riscos de umas zonas para outras ou de não transformar um tipo de poluição em outro<sup>161</sup>.

---

<sup>161</sup> O Artigo 195.º da CNUDM 1982 estipula que "Ao tomar medidas par prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, os Estados devem agir de modo a não transferir directa ou indirectamente os danos ou riscos de uma zona para outra ou não transformar um tipo de poluição em outro".

O n.º 1 do Artigo 221.º desta mesma convenção, dispõe que "Nenhuma das disposições da presente parte deve prejudicar o direito dos Estados de, nos termos do direito internacional tanto consuetudinário como convencional, tomar e executar

No dia 19 de dezembro de 2002 pelas 08.00 horas o navio alquebrou totalmente partindo-se em dois, pelas 11.45 horas a parte da popa afundou-se numa profundidade estimada de 3.500 metros e às 16.19 horas afundou-se a parte da proa na profundidade estimada de 3.800 metros à distância de 138 milhas náuticas de terra.

Daqui se pode retirar que desde o momento do início do incidente marítimo do *Prestige*, até ao seu afundamento total decorreram 6 dias, 4 horas e 35 minutos, pelo que se pode concluir que o navio “resistiu valentemente” às más condições de tempo e mar a que esteve sujeito e às decisões que lhe foram impostas, revelando que o desfecho final poderia ter sido outro e com menores custos, hipoteticamente, por impossibilidade de prova, como é óbvio.

O Caso *Prestige* constitui o maior desastre ecológico da história da Espanha, que teve consequências catastróficas do ponto de vista ambiental e económico, de onde se poderá salientar:

- 63.000 toneladas de óleo combustível pesado derramadas, que deram origem a 170.700 toneladas de resíduos, e 14. 250 toneladas de óleo combustível pesado nos destroços do navio.
- 2.980 Km de litoral, espanhol, francês e português, afetados pela contaminação, em virtude da chegada à costa dos produtos derramados.
- 450.000 m<sup>2</sup> de rocha e 1.737 praias contaminadas pela poluição.
- Estimativa de 115.000 a 230.000 aves marinhas mortas, e todos os ecossistemas marinhos relacionados com a fauna e a flora costeira afetados.
- Valor indemnizatório, para cobertura dos danos causados, pedido pelo procurador que instruiu o processo de recurso no Supremo Tribunal de Espanha de 4.320 milhões de euros.
- Vida das populações ribeirinhas altamente afetadas, cujos custos são incalculáveis.

Por denúncia, seguiu-se um mega processo judicial em *A Audiencia Provincial da Corunha*<sup>162</sup>, no qual acabaram por ser constituídos arguidos: *Apostolos Ioannis Mangouras*, capitão do *Prestige*, ao tempo do incidente, indiciado pelos crimes contra o meio ambiente, danos em espaços naturais protegidos, por outros danos de que era

---

*medidas alem do mar territorial proporcionalmente ao dano efectivo ou potencial a fim de proteger o seu litoral ou interesses conexos, incluindo a pesca, contra a poluição ou ameaça de poluição resultante de um acidente marítimo ou de actos relacionados com tal acidente, dos quais se possa de forma razoável prever que resultem importantes consequências nocivas”.*

<sup>162</sup> Que não cumpre aqui detalhar, tendo em conta o objeto do nosso trabalho.

acusado, e pelo crime de desobediência às autoridades espanholas; *Nikolaos Argyropoulos*, chefe de máquinas do *Prestige*, ao tempo do incidente, indiciado pelos mesmos crimes; e *José Luis López Sors González*, director-geral da Marinha Mercante espanhola, ao tempo do incidente, indiciado pelos crimes contra o meio ambiente, danos em espaços naturais protegidos e outros danos de que era acusado. A contraparte processual era constituída por várias centenas de entidades públicas e privadas, e pessoas singulares que, tendo sofrido danos, requeriam a correspondente indemnização compensatória.

O processo teve início no *El Juzgado de Primeira Instância e Instrucción de Corcubión* e em acórdão de 1.<sup>a</sup> instância, com 262 páginas, *A 1.<sup>a</sup> Sección da Audiência Provincial de A Coruña*, no seu acórdão n.º 38/2011, absolveu *Apostolos Ioannis Mangouras*, *Nikolaos Argyropoulos* e *José Luis López Sors González* dos crimes contra o meio ambiente, danos em espaços naturais protegidos e demais danos de que vinham a ser acusados. Absolveu também *Nikolaos Argyropoulos* do crime de desobediência às autoridades, e condenou *Apostolos Ioannis Mangouras*, como autor criminalmente responsável pelo crime de desobediência às autoridades espanholas, à pena de 9 meses de prisão, com abono do tempo que esteve em prisão preventiva, e ao pagamento da terça parte das custas processuais. No acórdão lê-se, ainda, que procede ouvir a entidade seguradora do navio *Steam Ship Mutual Insurance Association (The London P&I Club)* sobre o destino a dar à quantia de 22.777.986,00 euros consignada à ordem do tribunal, sem prejuízo das medidas cautelares que as instâncias das partes possam afetar ao seu caso tal consignação. O tribunal da Corunha ordenou a notificação da sua decisão às partes com a indicação de que lhes cabia *recurso de casación* nos termos previsto na “*Ley de Enjuiciamiento Criminal*”.

Das alegações na audiência de julgamento retira-se que existiam duas posições em confronto: Uma corporizada no Capitão do Navio, sustentando que tinha sido um erro por partes das autoridades espanholas a ordem de rebocar o navio para o mar afastando-o da costa e que teria sido melhor decisão cercar o navio com barreiras flutuantes antipoluição e rebocar o navio para um local de refúgio e aí proceder à trasfega da carga, e assim evitar a catástrofe. Outra corporizada no Director-Geral da Marinha Mercante Espanhola, que era no momento a autoridade nacional competente para o efeito, sustentou que tomou as decisões essenciais e lícitas de ordenar o afastamento do navio para as 120 milhas náuticas da costa que era a margem de autonomia dos helicópteros e a cobertura dos salvadores do navio e, assim, excluir a autorização de cedência de local de refúgio por razões que obedecem ao interesse público respeitáveis, e dificuldades técnicas inexplicáveis, não se mostrando muito convincente de que essa responsabilidade não dependesse de outras pessoas. De qualquer modo a decisão de afastar o navio para as 120 milhas náuticas ordenada pelo Director-Geral da Marinha Mercante Espanhola foi, como tinha de ser, a seguida, o *Prestige* naufragou partido em dois e, em consequência, a costa espanhola foi submetida à maior catástrofe ecológica de sempre. Cabe aqui perguntar se, na verdade, tivesse sido cedido, pelas autoridades

espanholas, um local de refúgio ao *Prestige* a catástrofe ecológica registada teria tido as mesmas proporções? Em rigor, jamais o poderemos saber.

A este acórdão de *A Audiencia Provincial da Corunha* seguiu-se um grande desagrado social, por não declarar quem tinha de pagar os prejuízos resultantes da catástrofe, e 12 *recursos de casación* tramitaram para o Tribunal de 2.º Instância não concordando com a absolvição dos arguidos.

Em acórdão de 2.ª Instância, com 90 páginas, *A 1.ª Secção da Audiência Provincial, Corunha (A)*, no seu acórdão n.º SAP C 2641/2013, de 13 de novembro de 2013, face ao recurso n.º 38/2011, manteve a decisão do acórdão da 1.ª Instância, o que provocou mais uma vez o descontentamento social, por não declarar quem tinha de responder pelas indemnizações emergentes dos danos sofridos, o que deu origem ao *Recurso Casacion* N.º 1167/2014 para o Supremo Tribunal de Espanha.

Em Acórdão de *Recurso de Casacion* N.º 1167/2014, com 188 páginas, *do Tribunal Supremo de Madrid, Sala de lo Penal, Sentencia N.º: 865/2015, Fecha Sentencia em 14 de janeiro de 2016*, condenou *Apostolos Ionnais Mongouras* como autor do crime imprudente contra o meio ambiente, na modalidade agravada de teor catastrófico contra o meio ambiente, à pena de dois anos de prisão, doze meses de multa à razão de 10 euros/dia, dezoito meses de inhabilitação para o exercício de profissão como capitão de navio e inhabilitação especial de direito de sufrágio passivo durante o tempo de duração da pena, devendo indemnizar nos termos fixados pela execução da sentença e de acordo com os critérios estabelecidos nos fundamentos 71 e 73 da sentença. O tribunal declarou ainda a responsabilidade civil direta a seguradora *Cia The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I Club)* e subsidiária a *Mare Shipping Inc.* e a responsabilidade civil do FIDAC nos limites estabelecidos na convenção que o regula. O tribunal absolveu *Apostolos Ionnais Mongouras* do crime de desobediência às autoridades espanholas pelo que vinha condenado a nove meses de prisão e ratificou a sua absolvição a respeito do delito de danos a espaços naturais protegidos de danos que também foi acusado.

O Supremo Tribunal de Madride, no seu acórdão de 14 de Janeiro de 2016, decidiu dentro da única margem permitida pela sua própria jurisprudência e pela do Tribunal constitucional, nos *recursos de casación* quando se trata de absolvição, que apenas permite correções de conclusões jurídicas e não em valoração de nova prova, pelo que as correções apenas tiveram como base os factos que *A Audiencia Provincial da Corunha* deu como provados no seu acórdão de 13 de Novembro de 2013. Assim, o Supremo Tribunal de Madrid decidiu com base na sua convicção de que *Apostolos Ioannis Mangouras* navegou “*con deficiencias operativas que conocía perfectamente*” pelo que “*no podía garantizar la seguridad del barco ante um fuerte contratiempo*” e que “*tanto la empresa propietária como el capitán actuaram temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían tales danos*”.



Este Tribunal não fixou a importância das indemnizações deixando essa decisão para o processo de execução da sentença que, de qualquer modo, poderá ir até 4.442 milhões de euros, dado que foi este o valor que o procurador instrutor do processo pediu<sup>163</sup>.

Assim, parece-nos que a empresa proprietária do navio *La Naviera Griega Universe Maritime Ltd.*, embora os dados de registo sejam da entidade *Mare Shipping, Inc. Libéria*, e a empresa armadora do navio seja a *Universe Maritime*, de Atenas, podem vir a ser chamadas a indemnizar, solidariamente, no excedente ao valor indemnizatório da seguradora do navio a *The London teamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I Club)*, da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1992 (CLC 1992) e da Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo Internacional para a Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1992 (FIPOL 1992), numa configuração jurídica muito semelhante à seguida no caso Erika em aplicação do princípio do poluidor pagador dado que essas empresas contribuíram por omissão para a catástrofe ecológica.

Ao jeito de resumo, será que perante estes casos paradigmáticas relacionados com os locais de refúgio para navios em perigo, se poderá retirar que as diversas autoridades nacionais competentes envolvidas, tomaram as medidas mais adequadas às circunstâncias, no sentido de minimizar os danos resultantes, do ponto de vista do direito consuetudinário, que tem como fonte os usos e os costumes da navegação marítima, do ponto de vista económico e, acima de tudo, do ponto de vista catastrófico para o ambiente, que a todos direta, ou indiretamente, afeta? E será que os normativos internacionais, comunitários e nacionais sobre a matéria são devidamente esclarecedores e suficientes para que tivessem sido tomadas decisões diferentes, das que foram tomadas? E será que todos os agentes envolvidos nas expedições dos navios Erika, Castor e Prestige agiram de acordo com as disposições normativas do direito internacional consuetudinário e convencional, bem como com o direito comunitário e direitos nacionais? As dúvidas são muitas e carecem, no mínimo, de reflexão!

## 8. A Responsabilidade Civil pelo Dano Ecológico Causado

A necessidade do Direito do Ambiente ancora-se na constatação do facto poluidor, e a noção jurídica de dano ecológico não se impôs logo no início deste ramo do Direito.

---

<sup>163</sup> Cf., para o efeito, *El Supremo salva las indemnizaciones del Prestige al condenar a Mangouras a dos años*, in <http://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/galicia/2016/01/26/supremo-salva-indemnizaciones-prestige-condenar-mangouras-dos-anos/00031453807151352275671.htm> acedido em 12 , acedido em 26 de Fevereiro de 2016.

Como nos diz Carla Amado Gomes “A noção de dano ecológico – o dano causado à integridade de um bem ambiental natural – não se impôs imediatamente após a “descoberta” do Direito do Ambiente. A vocação primordialmente preventiva deste ramo do Direito justifica, de alguma maneira, este alheamento. Mas a razão axiológica principal da resistência à noção de dano ecológico, prende-se, julgamos, com a lógica predominantemente antropocêntrica que emerge da Conferência do Rio<sup>164</sup>], onde se declarou os seres humanos como “centro” das preocupações ambientais (princípio 1). Apesar de, na linha da Declaração de Estocolmo (1972)<sup>165</sup>] – e do direito internacional geral –, a Declaração do Rio ter consagrado o princípio da responsabilização (princípio 2), afirmando a responsabilização por danos transfronteiriços como contrapeso do reconhecimento, a cada Estado, do direito soberano de explorar recursos naturais sitos em território estadual. O Direito Internacional do Ambiente furtou-se a dar solução aos casos de agressão a bens ambientais em zonas alheias à jurisdição estadual sem consequências para a população ou propriedade de qualquer Estado (nomeadamente, através do reconhecimento de um mecanismo de *actio popularis* junto dos tribunais internacionais, *maxime* do Tribunal Internacional de Justiça com vista à denúncia de tais situações”. Continuando esta Professora Doutora de que “A esta objecção de fundo juntam-se dificuldades práticas de peso, como a dilação temporal entre o facto e o dano ecológico, o fenómeno da poluição difusa, a convergência de causas, naturais e humanas, para a produção do dano ou para o seu agravamento. Bem como a determinação de critérios de avaliação do dano e a destinação de eventuais quantias pecuniárias impostas ao lesante, sempre que o bem não possa ser ressarcido *in natura*. Não surpreende, por isso, a decisão proferida no caso Amoco-Cadiz, em 1988, por um tribunal americano, na qual não se estimou todos os pedidos de ressarcimento de danos ecológicos provocados na costa francesa pela maré negra cujos efeitos se prolongaram

---

<sup>164</sup> Realizou-se na cidade do Rio de Janeiro, entre os dias 3 e 14 de Junho de 1992, na sequência da sua convocação pela Assembleia-Geral da ONU em 1989. Estiveram presentes representantes de 172 países, incluindo 116 chefes de Estado, cerca de 1.400 organizações não governamentais, organismos da ONU e 9.000 jornalistas, disponível in [http://www.ecclesia.com.br/biblioteca/fe\\_e\\_meio\\_ambiente/principais\\_conferencias\\_internacionais\\_sobre\\_o\\_meio\\_ambiente\\_e\\_documentos\\_resultantes.html](http://www.ecclesia.com.br/biblioteca/fe_e_meio_ambiente/principais_conferencias_internacionais_sobre_o_meio_ambiente_e_documentos_resultantes.html) , acedido em 17 de fevereiro de 2015.

<sup>165</sup> Foi a primeira conferência da ONU sobre o Meio Ambiente Humano. Foi convocada pela Assembleia-Geral das Nações Unidas em 1968 e realizou-se na cidade de Estocolmo em junho de 1972, tendo estado presentes representantes de 113 países, 250 organizações não governamentais e dos organismos da ONU. Dela resultou a Declaração sobre o Meio Ambiente Humano, isto é, uma declaração de princípio de comportamentos e responsabilidades, que deveriam orientar as decisões dos Estados sobre questões ambientais, disponível in [http://www.ecclesia.com.br/biblioteca/fe\\_e\\_meio\\_ambiente/principais\\_conferencias\\_internacionais\\_sobre\\_o\\_meio\\_ambiente\\_e\\_documentos\\_resultantes.html](http://www.ecclesia.com.br/biblioteca/fe_e_meio_ambiente/principais_conferencias_internacionais_sobre_o_meio_ambiente_e_documentos_resultantes.html) , acedido em 17 de fevereiro de 2015.

por um ano – mas, em contrapartida, aplaude-se a decisão da justiça francesa no caso Erika (2008), que adoptou uma perspectiva clara no tocante ao dano ecológico, atribuindo vultuosas quantias indemnizatórias aos Municípios mais afectados.”<sup>166</sup>

Na linha da Declaração de Estocolmo de 1972 e da Declaração do Rio de Janeiro 1992 decorreu nesta cidade brasileira, entre os dias 13 e 22 de Junho de 2012, a Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável, que tinha como objetivo fundamental a discussão sobre a renovação do compromisso político com o desenvolvimento sustentável. Foi considerado o maior evento já realizado pela ONU, tendo contado com a participação de chefes de Estado de 190 países que propuseram mudanças, especialmente, no modo como estão a ser usados os recursos naturais do planeta. Além das questões ambientais foram discutidos ainda aspetos relacionados com questões sociais. Na questão ambiental, que é a que interessa ao objeto da presente dissertação, as discussões conduziram à constatação de que não existe nenhuma organização internacional com real poder regulatório. O próprio Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA) era um dos que dispunha de menor orçamento no seio da ONU e dependia de adesões voluntárias, não sendo essencial ao sistema, participa quem quer. Pode apenas encaminhar, no máximo, estudos e recomendações mas sem dispor de poder regulatório<sup>167</sup>.

A Comunidade Europeia, encarando seriamente a prossecução de uma política ambiental comunitária, tomou a vanguarda do processo de elaboração de um quadro normativo de regulação da prevenção e reparação do dano ecológico, através da Diretiva nº 2004/35/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, cujo prazo de transposição expirou em Abril de 2007, tendo Portugal procedido à sua transposição para o direito interno apenas em 2008, através do DL nº 147/2008, de 29 de julho.

Esta diretiva aprovou o regime jurídico comunitário relativo à responsabilidade ambiental aplicável à prevenção e reparação dos danos ambientais, com as alterações introduzidas pela Diretiva nº 2006/21/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa à gestão dos resíduos da indústria extrativa, e pela Diretiva nº 2009/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao armazenamento geológico de dióxido de carbono.

Por sua vez, o DL nº 147/2008, de 29 de julho, alterado pelo DL nº 245/2009, de 22 de setembro, pelo DL nº 29-A/2011, de 1 de março e pelo DL nº 60/2012, de 14 de

---

<sup>166</sup> Cf., Carla Amado Gomes, *Reflexões preliminares sobre o novo regime instituído pelo DL 147/2008, de 29 de Julho*, no seu artigo de suporte à intervenção da autora nas Jornadas de Direito do Ambiente que tiveram lugar na Faculdade de Direito de Lisboa, no dia 15 de Outubro de 2008, subordinadas ao tema O que há de novo no Direito do Ambiente?, patrocinadas pelo Instituto de Ciências Jurídico-Políticas, disponível in [http://huespedes.cica.es/gimadus/20/03\\_carla\\_amado\\_gomes.html](http://huespedes.cica.es/gimadus/20/03_carla_amado_gomes.html).

<sup>167</sup> Cf., <http://pt.wikipedia.org/wiki/Rio%2B20>, acedido em 17 de fevereiro de 2015.

março, tendo este último DL transposto para a ordem jurídica interna a Diretiva nº 2009/31/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, estabelece o regime jurídico interno da responsabilidade por danos ambientais e transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva nº 2004/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril de 2004.

Nesta Diretiva 2004/35/CE, é notória a crescente preocupação pelas questões ecológicas e ambientais constatadas, desde logo, nos parágrafos (1) e (2) dos considerandos, onde se pode ler: “ (1) Existem hoje na Comunidade muitos sítios contaminados que suscitam riscos significativos para a saúde, e a perda da biodiversidade acelerou-se acentuadamente durante as últimas décadas. A falta de ação poderá resultar no acréscimo da contaminação e da perda da biodiversidade no futuro. Prevenir e reparar, tanto quanto possível, os danos ambientais contribui para concretizar os objetivos e princípios da política de ambiente da Comunidade, previstos no Tratado. A decisão relativa à reparação dos danos ambientais deve ter em conta as condições locais” e, “(2) A prevenção e a reparação de danos ambientais devem ser efetuadas mediante a aplicação do princípio do poluidor-pagador, previsto no Tratado e em consonância com o princípio do desenvolvimento sustentável. O princípio fundamental da presente diretiva deve portanto ser o da responsabilização financeira do operador<sup>168</sup> cuja atividade tenha causado danos ambientais ou a ameaça iminente de tais danos, a fim de induzir os operadores a tomarem medidas e a desenvolverem práticas por forma a reduzir os riscos de danos ambientais”.

Cingindo-nos ao objeto do presente trabalho, podemos retirar do texto da Diretiva nº 2004/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril de 2004, que sendo o seu objetivo estabelecer um quadro de responsabilidade ambiental, baseado no princípio do “poluidor-pagador”, para prevenir e reparar danos ambientais, (Art.1º), torna o dano ecológico autónomo e responsabiliza os operadores das atividades ocupacionais, enumeradas no Anexo III desta Directiva, pelos danos ambientais ou ameaça iminente desses danos, em resultado da suas actividades, Art.3º, nº 1, alínea a). O Anexo III expressa no seu nº 8 que fazem parte das atividades referidas no nº 1 do Art.3, o “Transporte rodoviário, ferroviário, marítimo, aéreo ou por vias navegáveis interiores de mercadorias perigosas ou poluentes definidas no Anexo A da Directiva” [.....] ”ou na Directiva 93/75/CEE do Conselho, de 13 de Setembro de 1993, relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da

---

<sup>168</sup> Para efeitos da Diretiva 2004/35/CE, o nº 6 do seu Art. 2º, define “Operador”, como sendo qualquer pessoa singular ou coletiva, pública ou privada, que execute ou controle a actividade profissional ou, quando a legislação nacional assim o preveja, a quem tenha sido delegado um poder económico decisivo sobre o funcionamento técnico dessa actividade, incluindo o detentor de uma licença ou autorização para o efeito ou a pessoa que registre ou notifique essa actividade. Para efeitos da Diretiva nº 93/75/CEE do Conselho, de 13 de Setembro de 1993, nos termos da alínea a) do seu Art. 2º, entende-se por “Operadores”, os armadores, fretadores, administradores ou agentes do navio.

Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes, não se aplicando aos navios de guerra e outros navios do Estado utilizados para fins não comerciais, nem aos depósitos, reservatórios e equipamentos que se destinem a ser utilizados a bordo dos navios”, Art.1º, nº 2.

A Directiva nº 93/75/CEE impõe aos Estados-Membros a transposição para os respectivos direitos internos, um conjunto de normas a observar pelas autoridades competentes nacionais, pilotos de barra, carregadores, operadores e comandantes dos navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes com origem, destino ou em trânsito nos portos nacionais, tendo em vista prevenir e evitar a ocorrência de acidentes ou incidentes marítimos e aumentando, ao mesmo tempo, a segurança da navegação, dos navios e das pessoas embarcadas<sup>169</sup>. O nº 3 do Art.6º desta directiva remete para o seu anexo III onde são especificadas as medidas que os Estados-Membros poderão aplicar em conformidade com o Direito Internacional. Essas medidas são: “Sempre que, na sequência de um incidente ou circunstância do tipo descrito nos nºs 1 e 2 do Art.6, envolvendo um navio abrangido pela presente directiva, a autoridade marítima competente do Estado-Membro afetado considerar necessário, em conformidade com o

---

<sup>169</sup> Para efeitos desta Directiva, o seu Art. 2º, dá-nos a noção de:

“Operadores” como sendo os armadores, os fretadores, os administradores ou agentes do navio;

“Navio” como sendo qualquer cargueiro, petroleiro ou navio-tanque destinado ao transporte de gases ou produtos químicos, bem como qualquer navio de passageiros, que tencione entrar em portos comunitários ou deles sair e que transporte mercadorias perigosas ou poluentes, a granel ou embaladas;

“Mercadorias Perigosas” como sendo as mercadorias que constam do CIMDG, aplicável aos transportes marítimos, na versão em vigor em janeiro de 1997; do Capítulo 17 do CIBC, em vigor em 10 de julho de 1998; do Capítulo 19 do CIGC em vigor em 1 de Julho de 1998; e do CINF (que complementa os regulamentos da Agência Internacional de Energia Atômica para o transporte Seguro de Material Radioactivo). Efectivamente, em 1993 a IMO introduziu este Código como instrumento voluntário, fazendo recomendações para a construção de navios que transportem material radioactivo, como sejam questões técnicas relacionadas com a estabilidade após danos, resistência estrutural e proteção contra incêndios. Em Janeiro de 2001, o CINF tornou-se obrigatório e passou a designar-se como Código Internacional para o Transporte Seguro de Combustível Nuclear Irradiado, Plutónio e Resíduos Altamente Radioativos em Barris e é revisado e retificado de acordo com as exigências da IMO);

“Mercadorias Poluentes” como sendo os hidrocarbonetos, tal como definidos no anexo 1 da Convenção MARPOL; como as substâncias líquidas nocivas, tal como definidas no anexo 2 da Convenção MARPOL e como as substâncias prejudiciais, tal como definidas no anexo 3 da Convenção MARPOL.

“Autoridades Competentes” como as autoridades e organizações designadas pelos Estados-Membros.

direito internacional<sup>170</sup>, evitar, reduzir, ou eliminar um risco grave e iminente para a sua faixa costeira, ou para interesses com esta relacionados e para a segurança de outros navios, das tripulações, dos passageiros ou das pessoas em terra, ou para proteger o ambiente marinho, poderá, nomeadamente:

- Restringir os movimentos do navio ou ordenar-lhe que siga uma determinada rota. Esta exigência não se sobreporá à responsabilidade, que compete ao comandante, de dirigir o seu navio em condições de segurança,

- Solicitar ao comandante que apresente as informações pertinentes da ficha de controlo constante do anexo II da presente directiva e que confirme que se encontra disponível a bordo uma cópia da lista, manifesto ou plano de carga adequado referido no ponto 9 do anexo I.

A Directiva nº 93/75/CEE do Conselho, de 13 de setembro de 1993, foi transposta para o direito interno português pelo DL nº 94/96 de 17 de Julho. Realça-se o facto de o legislador português ter introduzido, neste Decreto-Lei, uma norma sancionatória, nº 1 do Art.12º, que considera que as infrações às normas previstas no presente diploma constituem contra-ordenação punível com coima nos termos dos nºs 2, 3 e 4, sendo também puníveis a negligência e a tentativa nos termos do nº 5, todos deste mesmo artigo.

Na questão da responsabilidade civil pelo dano ecológico causado, em consequência de um incidente marítimo envolvendo navios que causem derrames de hidrocarbonetos e outras substâncias perigosas, tem especial relevo o sistema CLC/FIPOL/Fundo Complementar<sup>171</sup>, que tem como fim cobrir os prejuízos emergentes

---

<sup>170</sup> Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982, Art.22º; Convenção Internacional Sobre Intervenção em Alto Mar em Caso de Acidente Causado ou Podendo Vir a Causar Poluição por Hidrocarbonetos, 1969, Arts I, II, III e IV; Protocolo de 1973 Relativo à Intervenção em Alto Mar, em Casos de Poluição por Substâncias Diferentes dos Hidrocarbonetos, Arts. I e II.

<sup>171</sup> Este sistema surge motivado pela catástrofe ecológica do navio *Torrey Canyon*. É composto: pela Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos ou, em inglês, "*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*", conhecida por Convenção CLC 1992, que abarca a CLC 1969 e as alterações que lhe foram introduzidas pelo CLC Protocolo 1976 (aprovado para adesão pelo Decreto do Governo n.º 39/85, de 14 de outubro) e pelo CLC Protocolo 1992 (aprovado para adesão pelo Decreto do Governo n.º 40/2001, de 28 de setembro); pela Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo Internacional para a Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, ou, em inglês, "*International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage*", conhecida por Convenção FIPOL 1992, que abarca a convenção FIPOL 1971, suplementar à Convenção CLC 1969, (aprovada para ratificação pelo Decreto do Governo n.º 13/85, de 21 de junho), alterada pelo Protocolo de 1976 (aprovado para adesão pelo Decreto do Governo n.º 13/85, de 21 de junho) e pelo Protocolo de 1992 (aprovado

dos danos causados ao ambiente, cada vez mais elevados, por derrames de hidrocarbonetos, ou outras substâncias perigosas na sequência de incidentes marítimos.

A interpretação e aplicação deste sistema tem gerado alguma controvérsia na doutrina, quer pela imprecisão de alguns dos seus termos quer pela limitação da responsabilidade civil, que não cabe aqui abordar pelo extenso texto a que isso conduziria e, principalmente, pelo objeto do nosso trabalho. Ficamo-nos, então, pela afirmação de que quando ocorrer um incidente marítimo do qual resulte poluição ao meio ambiente por hidrocarbonetos ou outras substâncias perigosas, o sistema CLC/FIPOL Fundo/Fundo Complementar será, necessariamente, chamado à colação, bem como o seguro imposto ao navio, na resolução dos litígios indemnizatórios emergentes, onde não será dispensada a doutrina nem a jurisprudência<sup>172-173</sup>. O Fundo é “alimentado” nos termos do Art. 10.º e seguintes da Convenção FIPOL 1992, através das contribuições anuais pagas, em relação a cada Estado contratante, por qualquer pessoa que durante o ano civil correspondente tenha recebido uma quantidade de hidrocarbonetos superior a 150.000 toneladas. As contribuições para o Fundo Complementar processam-se de modo semelhante às contribuições da Convenção FIPOL 1992. Daqui se pode retirar que as contribuições para os Fundos acabam por ser suportadas pelos consumidores finais dos produtos petrolíferos, visto que, sendo pagas pela indústria petrolífera de transformação dos Estados parte o seu valor acaba por se refletir no custo final dos produtos petrolíferos.

## **9. Relação entre os Locais de Refúgio para Navios em Perigo e a Poluição do Meio Ambiente por Hidrocarbonetos e Outras Substâncias Perigosas**

Pelo que se vem dizendo, a questão dos locais de refúgio para navios em perigo é tão ancestral quanto a existência de navios, mas a problemática que envolve a discussão deste tema não se tem ancorado nos mesmos valores ao longo da história. Depois que o petróleo passou a ser a fonte de energia mais procurada e mais consumida ao nível global do planeta a discussão mudou de paradigma, porque o petróleo constitui uma energia “suja” para o ambiente, embora tardia e lentamente a comunidade internacional

---

para adesão pelo Decreto n.º 38/2001, de 25 de setembro); e pelo Protocolo de 2003 à FIPOL 1992, que criou o Fundo Complementar (aprovado pelo Decreto n.º 1/2005, de 28 de janeiro).

<sup>172</sup> Sobre esta temática, ver Januário da Costa Gomes, in *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*, Almedina, Coimbra 2010, pp. 362 e ss.

<sup>173</sup> Jurisprudência de vários países, por exemplo, o caso do navio *Marão* na jurisprudência portuguesa; os casos dos navios *Amoco Cadiz* e *Exxon Valdez* na jurisprudência norte-americana; o caso dos navios *Braer* e *Sea Empress* na jurisprudência inglesa, o caso do navio *Erika* na jurisprudência francesa e o caso do navio *Prestige* na jurisprudência espanhola.

fosse tomando consciência dos perigos por ela criados e potenciados, pela necessidade do seu transporte em grandes quantidades e a grandes distancias por via marítima. Esta consciência adveio mais das catástrofes ecológicas causadas por grandes derrames de hidrocarbonetos e/ou seus derivados do que de estudos científicos efetuados.

Embora as preocupações com a poluição marítima sejam antigas<sup>174</sup>, a poluição resultante de derrames de hidrocarbonetos consumidos por navios ou transportados por eles só começou a criar preocupação aos Estados por volta do início da segunda metade do século XX. Podemos assim estabelecer que até meados do século vinte o regime jurídico dos locais de refúgio era o direito consuetudinário, que, de resto, serviu de base à codificação de determinadas normas de direito marítimo<sup>175</sup>, sendo que, a partir de meados do século vinte até aos nossos dias, o direito consuetudinário foi sendo posto em causa, as normas codificadas de direito marítimo foram entrando em desuso e o regime jurídico dos locais de refúgio encontra-se disperso em legislação extravagante, ou avulsa, internacional, comunitária e nacional.

É verdade que para satisfazer as necessidades energéticas dos Estados após a II guerra mundial a construção de navios petroleiros aumentou grandemente em números e em dimensões, principalmente a partir da crise petrolífera dos anos 70 do século XX, tornando-se, alguns deles, autênticos gigantes dos mares<sup>176</sup>. Este aumento de navios petroleiros, bem como a suas arqueações brutas, afetos ao transporte de hidrocarbonetos potenciou o crescimento do número de incidentes marítimos, cada vez mais graves, e, por consequência, fazendo crescer também o número de instituições e pessoas lesadas, bem como os custos da reparação dos danos provocados pelas catástrofes ecológicas em

---

<sup>174</sup> Por exemplo, encontramos na *Ordonnance* da Marinha Colbert de 1681, Livro IV, Título II, Art. I, dispondo que “Os portos e bahias serão conservados na sua profundidade e limpeza: proibimos o lançar neles inmundicies algumas...”. Cf., Januário da Costa Gomes, in *O Ensino do Direito Marítimo, O soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, Almedina, 2005, p. 48.

<sup>175</sup> Como seja, por exemplo, a *Ordonnance* da Marinha de Colbert de 1681, vigente em Portugal por força da Lei da Boa Razão ou o Código Comercial Português de 1833 de Ferreira Borges.

<sup>176</sup> Por exemplo, o super petroleiro norueguês, Knock Nevis, construído no Japão entre os anos 1979 e 1981, que constitui o maior navio construído no mundo e o objeto móvel mais pesado até ao seu desmantelamento em 2010 na Índia, com os seus 458,4 metros de comprimento, 69,9 metros de boca, 24,5 metros de calado e 674.297 toneladas de arqueação bruta, in <http://gigantesdomundo.blogspot.pt/2012/12/o-maior-navio-petroleiro-do-mundo.html>, acedido em 16 de Fevereiro de 2016.

O maior petroleiro a navegar actualmente é o “Jiu Hua San”, irmão do “Hua San”, construído em Shangai por volta de 2009, com 333 metros de comprimento, 60 metros de boca, 21,5 metros de calado e 317.977 toneladas de arqueação bruta, in [https://www.fleetmon.com/vessels/jiu-hua-san\\_9418078\\_2024251/?language=pt](https://www.fleetmon.com/vessels/jiu-hua-san_9418078_2024251/?language=pt), acedido em 15 de janeiro de 2016.



variadíssimas extensões costeiras. Assim, não é de estranhar a recusa que se começou a notar por parte dos Estados costeiros na cedência de locais de refúgio para navios em perigo e suscetíveis de causarem grandes derrames de hidrocarbonetos, assente na convicção de que ao afastar os navios nestas condições para o largo, as suas costas ficariam mais protegidas da poluição resultante.

Poder-se-á dizer que desde o início do século XX se começou a reconhecer que a poluição marítima provocada por hidrocarbonetos foi reconhecida como um problema importante. Surge assim a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição das Águas do Mar por Hidrocarbonetos, de 12 de Maio de 1954<sup>177</sup>, conhecida pela Convenção OILPOIL, que consistia, fundamentalmente, na criação de zonas proibidas no mar, no interior das quais não era permitida a descarga de óleos. Em 1969 é adotada a Convenção Internacional sobre Intervenção em Alto Mar em Caso de Acidente Causado ou Podendo Vir a Causar Poluição por Hidrocarbonetos 1969, concluída em Bruxelas em 29 de novembro de 1969<sup>178</sup>, que permite a atuação dos Estados costeiros afetados ou suscetíveis de o vir a ser por poluição por hidrocarbonetos, que viria a ser complementada pela IOPCFund/71<sup>179</sup> e pelo Protocolo de 1973 Relativo à Intervenção em Alto Mar em Casos de Poluição por Substâncias Diferentes dos Hidrocarbonetos<sup>180</sup>, pretendendo conciliar o princípio da liberdade dos mares com a necessidade de atuação em face de situações de poluição marítima por hidrocarbonetos. Posteriormente foi adotada a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, Conhecida por MARPOL 73/78<sup>181</sup>, que incorporou parte da Convenção OILPOIL 1954 julgada insuficiente, principalmente no que respeita ao transporte de hidrocarboneto. Em 1990 é adoptada em Londres a Convenção Internacional sobre a Prevenção Actuação e Cooperação no Combate à Poluição por Hidrocarbonetos 1990, conhecida por Convenção OPRC (1990)<sup>182</sup>, que visa fundamentalmente a cooperação internacional no combate à poluição. O Protocolo sobre a Prevenção, Actuação e Cooperação no Combate à Poluição por Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas de 2000<sup>183</sup>, adotado em Londres a 15 de Março de 2000, conhecido como Protocolo OPRC-HNS

---

<sup>177</sup> Aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 46186, de 11 de Fevereiro de 1965. Cf., Carlos de Oliveira Coelho, *Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*, Almedina, Coimbra, 2007, p. 20 e ss, *passim*.

<sup>178</sup> Aprovada para ratificação pelo Decreto n.º 88/79 de 21 de Agosto.

<sup>179</sup> Aprovada para ratificação pelo Decreto do Governo n.º 135/85, de 21 de Junho.

<sup>180</sup> Aprovado para adesão pelo Decreto do Governo n.º 17/87, de 22 de Abril.

<sup>181</sup> O Protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, feito em Londres em 17 de Fevereiro de 1978, foi aprovado para adesão pelo Decreto do Governo n.º 25/87 de 10 de Julho.

<sup>182</sup> Aprovada pelo Decreto n.º 8/2006, de 10 de Janeiro.

<sup>183</sup> Aprovado pelo Decreto n.º 12/2006, de 16 de Março

(2000), que tem como objeto alargar os objetivos da Convenção OPRC (1990) às substâncias nocivas e potencialmente perigosas.

É com base nestas convenções que no âmbito do Plano Mar Limpo (PML)<sup>184</sup>, a Direcção do Combate à Poluição do Mar<sup>185</sup>, efetua exercícios, de base anual, com o objetivo de testar e exercitar procedimentos que contribuam para garantir o estado de prontidão operacional dos órgãos locais, regionais e centrais da AMN, como agentes de proteção civil nas suas áreas de jurisdição e respetiva articulação com outros agentes e organismos de Proteção Civil bem como com os outros ramos das forças armadas. Foi nestes moldes que decorreu no dia 15 de maio de 2015 mais um exercício da Direção de Combate à Poluição do Mar em Matosinhos designado por “Anémona 2015”<sup>186</sup>, tendo sido muito positivo o resultado alcançado, considerando a elevada taxa de sucesso alcançada nos objetivos previamente estabelecidos para este exercício<sup>187</sup>.

Assim, não restam dúvidas de que entre o novo paradigma dos locais de refúgio para navios em perigo e a poluição do meio ambiente por hidrocarbonetos, há uma conexão forte, pelo que, a tomada de decisão para autorizar a cedência de um local de refúgio para um navio em perigo, suscetível de provocar derrames de hidrocarbonetos, seus derivados ou outras substâncias perigosas, será sempre uma decisão difícil de tomar, cuja tranquilidade decisória poderá ser encontrada através de decisões sobre casos hipotéticos, fazendo os seus acompanhamentos e analisando os resultados finais obtidos em simuladores adequados com recurso às novas tecnologias, de acidentes e/ou incidentes. É que a recusa da cedência de um local de refúgio para um navio em perigo, suscetível de causar derrames de hidrocarbonetos, ou que já os está a causar, parece ser

---

<sup>184</sup> A Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/93, de 15 de Abril, aprovou o Plano de Emergência para o Combate à poluição das Águas Marinhas, Portos, Estuários, e Trechos Navegáveis dos Rios, por Hidrocarbonetos e Outras Substâncias Perigosas, conhecido por Plano Mar Limpo (PML).

<sup>185</sup> A Direcção do Combate à Poluição do Mar é o organismo da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, a quem compete a direcção técnica nacional em matéria de combate à poluição do mar, manter uma cooperação funcional próxima com os órgãos locais desta Direcção-Geral, nos espaços sob jurisdição da Autoridade Marítima Nacional, tendo assim por missão estabelecer os procedimentos de natureza técnica relativos à vigilância e combate à poluição do mar, bem como coordenar e dirigir operações de combate à poluição do mar.

<sup>186</sup> No “Anémona 2015”, estiveram envolvidas diretamente 300 pessoas; mais de 100 observadores (53 dos quais no mar) 1 avião C295M da FAP, um navio de rede da EMSA, 1 navio de combate à poluição espanhol, 2 rebocadores, 2 navios da MGP, 1 veículo não tripulado, 12 embarcações de apoio, 20 viaturas em ação logística e 33 equipamentos no terreno.

<sup>187</sup> Cf., *Anémona 2015* in Revista da Armada, n.º 502, ano XLV dezembro 2015, Lisboa 2015, pp. 17 a 19.

sempre a decisão mais lógica e mais acertada, mas pode ser uma falácia, que produza maiores danos do que os que seriam produzidos pela cedência do local de refúgio.

## 10. Organizações Internacionais

Já dissemos *supra* que na linha de pensamento, e seus fundamentos, do Professor-Doutor *Ignacio Arroyo*, o Direito Marítimo é um conjunto de normas próprias que, superando a distinção entre o Direito Público e o Direito Privado e entre o Direito Nacional e o Direito Internacional, constitui um ramo especial do ordenamento jurídico com vocação de uniformidade supranacional. Não admira, portanto, que quando nos debruçamos sobre a problemática da cedência ou da recusa de locais de refúgio para navios em perigo, tenhamos que ter presentes as instituições internacionais, comunitárias e nacionais, com funções legislativas, inspetivas, operativas e de fiscalização, com grandes reflexos na segurança do transporte marítimo, quer ao nível da prevenção quer ao nível da resolução de problemas em caso de incidentes ou acidentes marítimos, no âmbito da salvaguarda da vida humana no mar, na integridade dos navios e mercadorias, e na defesa do meio ambiente marinho e zonas costeiras.

### 10.1 Organização das Nações Unidas

A Organização das Nações Unidas (ONU)<sup>188</sup>, foi fundada na sequência de um conjunto de atos preparatórios ocorridos durante os anos 1939-1945<sup>189</sup>, culminando na

---

<sup>188</sup> Foi antecedida pela malograda Sociedade das Nações, ou Liga das Nações como também é conhecida, fundada em 28 de abril de 1919 pelo Tratado de Versalhes, Paris, onde as potências vencedoras da I Guerra Mundial negociaram um acordo de paz. Nesse mesmo dia 44 países assinaram a Carta constitutiva desta organização internacional, cujo objetivo principal era evitar uma nova guerra à escala mundial. Este objetivo não veio a ser alcançado, em virtude dos interesses díspares entre vencedores e vencidos, à não assimilação da noção de segurança coletiva como meio de resolução de conflitos, por falta de mecanismos sancionatórios de modo que os Estados abdicassem do direito à guerra, e à falta de um exército internacional. Assim, foram mantidas as ambições expansionistas por alguns dos Estados-Membros: por exemplo, o Japão invade a Manchúria; a Itália invade a Etiópia; a Alemanha reocupa a Renânia, anexa a Áustria e invade a Checoslováquia, generalizando-se o descrédito da Sociedade das Nações. Em 1 de setembro de 1939, a Alemanha invade a Polónia o que levou outros países, como por exemplo a França e a Inglaterra, a declararem guerra à Alemanha, considerando-se que neste dia se iniciou o maior conflito armado da humanidade de sempre e que só veio a terminar na Europa a 7 de maio de 1945, com a rendição da Alemanha aos Aliados, e em 2 de setembro de 1945 no Pacífico, com a rendição do Japão aos Estados Unidos. Terminava assim a II Guerra Mundial em 2 de setembro de 1945. A Sociedade das Nações fracassou, foi dissolvida, e em 18 de Abril de 1946 transferiu as responsabilidades para a recém-criada Organização das Nações Unidas.

conclusão dos trabalhos da Conferência Internacional de São Francisco, Estados Unidos da América, em 26 de Junho de 1945. Desta Conferência emergiu a Carta das Nações Unidas, que entrou oficialmente em vigor a 24 de outubro de 1945, após ratificação por 2/3 dos 51 Estados fundadores, nos termos do Art. 110.º, conjugado com o Art.18.º da CNU. Nos termos do Art. 1.º, tem como objetivos: 1. Manter a paz e a segurança internacionais e para esse fim, tomar as medidas coletivas eficazes para prevenir e afastar ameaças à paz e reprimir os atos de agressão, ou outra qualquer rutura da paz e chegar, por meios pacíficos, e em conformidade com os princípios da justiça e do direito internacional, a um ajustamento ou solução das controvérsias ou situações internacionais que possam levar a uma perturbação da paz; 2. Desenvolver relações de amizade entre as nações, baseadas no respeito do princípio da igualdade de direitos e da autodeterminação dos povos, e tomar outras medidas apropriadas ao fortalecimento da paz universal; 3. Realizar a cooperação internacional, resolvendo os problemas internacionais de carácter económico, social, cultural ou humanitário, promovendo e estimulando o respeito pelos direitos do homem e pelas liberdades fundamentais para todos, sem distinção de raça, sexo, língua ou religião; 4. Ser um centro destinado a harmonizar a ação das nações para a consecução desses objetivos comuns. Para a concretização destes objetivos a ONU, com sede em Nova Iorque, é a maior organização internacional dispendo de milhares de funcionários que exercem as suas funções na sede, ou em vários organismos seus espalhados por vários países. Nos termos do n.º 1 do Art. 7.º, da CNU, os seus órgãos principais são: a Assembleia-Geral, o Conselho de Segurança, o Conselho Económico e Social, o Conselho de Tutela, o Tribunal Internacional de Justiça e o Secretariado e, de acordo com o n.º 2 deste mesmo Art., dispõe de um conjunto alargado de órgãos subsidiários. Destes, o que mais releva, tendo em conta o objeto do presente trabalho, é o Conselho Económico e Social (CES), Art.º 61.º a 72.º, da CNU, que se ocupa de problemas económicos, tais como o comércio, os transportes, a industrialização etc., ao qual estão associados vários organismos da ONU, tais como as agências especializadas, que nos termos do Art. 57.º, são criadas por acordos intergovernamentais e com amplas responsabilidades internacionais, definidas nos seus estatutos, nos campos económico, social, cultural, educacional, de saúde e conexos, mas serão vinculados às Nações Unidas através de acordos, submetidos à aprovação da Assembleia Geral, estabelecidos com o CES que determinam as condições em que a organização especializado interessada fica vinculada às Nações Unidas, de acordo com o Art. 63.º, da CNU. É o caso da *International Maritime Organization* (IMO) ou, em português, Organização Marítima Internacional (OMI) que cuidaremos de seguida.

---

<sup>189</sup> Para maior aprofundamento consultar Ana Isabel Xavier, *A Organização das Nações Unidas*, Humana Global, Coimbra, 2007, pp 27 e 29, disponível em [http://www.dhnet.or.br/abc/omu/onu\\_humana\\_global\\_onu.pdf](http://www.dhnet.or.br/abc/omu/onu_humana_global_onu.pdf)

Só podem ser membros da ONU os Estados e o único requisito de admissibilidade nesta Organização é o simples estatuto de Estado, isto é, um povo, um governo e um território<sup>190</sup>. Por esta simplicidade de critérios de adesão é que a ONU foi instituída por 51 Estados fundadores e actualmente é composta por 193 Estados-Membros, praticamente a totalidade dos Estados do mundo, havendo uma ou outra exceção, por especificidades próprias, como é o caso, por exemplo, do Estado do Vaticano.

Dez anos depois da entrada em vigor da CNU, “Portugal foi admitido como membro das Nações Unidas em sessão especial da Assembleia-Geral realizada a 14 de dezembro de 1955, no âmbito de um acordo entre os EUA e a então União Soviética (resolução 995 (X) da Assembleia-Geral). A declaração de aceitação por Portugal das obrigações constantes da Carta foi depositada junto do Secretário-Geral a 21 de Fevereiro de 1956 (registo n.º 3155), estando publicada na *United Nations Treaty Series*, vol. 229, página 3, de 1958. O texto da Carta das Nações Unidas foi publicado no Diário da República I Série A, n.º 117/91, mediante o aviso n.º 66/91, de 22 de Maio de 1991”<sup>191</sup>.

## 10.2 Organização Marítima Internacional

A Organização Marítima Internacional (OMI), ou *International Maritime Organisation* (IMO), foi instituída pela Convenção Instituidora da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental, adotada a 6 de março de 1948, em Genebra, Suíça, com a designação de Organização Marítima Consultiva Intergovernamental<sup>192</sup>, passando a designar-se por Organização Marítima Internacional a partir de 22 de maio de 1982. Esta Convenção, conforme alterada, foi aprovada para adesão, por Portugal, pelo Decreto n.º 117/76 de 9 de fevereiro, e tem sido sujeita a diversas alterações ao longo dos anos, através de resoluções da Assembleia Geral da ONU, as quais têm sido aprovadas para ratificação por Portugal, por Decreto, e publicadas no Diário da República. A OMI é uma agência especializada da ONU<sup>193</sup>, com sede em Londres, (Art.

---

<sup>190</sup> Ao contrário de outras Organizações, como é o caso paradigmático da União Europeia, que impõem outros critérios de adesão, além do simples estatuto de estado, como sejam: critérios políticos, (por exemplo ser um Estado de Direito e respeitador dos direitos fundamentais), económico (por exemplo comportarem uma economia de mercado) e jurídicos (por exemplo assinatura e adoção de normas comunitárias).

<sup>191</sup> Cf., Carta das Nações Unidas disponível in <http://www.fd.uc.pt/CI/CEE/pm/Tratados/carta-onu.htm>

<sup>192</sup> Sendo o primeiro organismo internacional vocacionado para assuntos exclusivamente relativos ao mar na promoção da segurança marítima e na prevenção e combate à poluição por navios.

<sup>193</sup> As agências especializadas não são obrigatoriamente instituída pela ONU, podem ser criadas por acordos intergovernamentais, incorporando-se no sistema das NU, através do seu CES, nos termos do n.º 1 do Art. 57.º, conjugado com o n.º 1 do Art. 63.º,

44.º da Convenção Instituidora), que tem a responsabilidade de cuidar das medidas de segurança na navegação internacional e das questões da poluição marítima provocada por navios, na proteção do meio ambiente marinho e, ainda, incentivar à renúncia de medidas discriminatórias, analisar questões relacionadas com práticas desleais de navegação, promover o intercâmbio de informações relativas à navegação marítima entre os governos, prevenir e corrigir qualquer acidente ou incidente ambiental no mar<sup>194</sup>. Para cabal cumprimento destes objetivos, a OMI é composta pelos seguintes órgãos: Assembleia; Conselho; Comité de Segurança Marítima; Comité Jurídico; Comité de Protecção do Meio Marinho; Comité de Cooperação Técnica; Comité de Facilitação e Secretariado; e poderá ter Sub Comités. Na prossecução dos seus objetivos a OMI tem desempenhado um papel relevante, desde a sua criação, na implementação efetiva de medidas de prevenção e correção, no âmbito da poluição marinha, assegurando a implementação das normas, por si emanadas, em convergência com o Direito do Mar, desenvolvendo uma cultura de segurança e consciencialização ambiental e reforçando os programas de cooperação técnica com outras organizações internacionais, promovendo orientações aos Governos, às indústrias de construção naval e de equipamentos para navios, às instituições de formação de marítimos e às instituições de classificação e inspeção de navios. Assim, já promoveu a adoção de várias dezenas de convenções internacionais e várias centenas de resoluções e recomendações relativas à segurança do transporte marítimo e da prevenção e combate da poluição marinha por navios. Salienta-se ainda, o papel que a OMI desempenha na

---

ambos da Carta das Nações Unidas e Art. 26.º, da Convenção da OMI, conforme alterada.

<sup>194</sup> Nos termos do Art. 1.º, da Convenção Instituidora da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (hoje Organização Marítima Internacional, (OMI)), conforme alterada, os fins desta Organização são: “ a) Instituir um sistema de colaboração entre os Governos no campo da regulamentação e dos procedimentos governamentais relacionados com assuntos técnicos de todos os géneros que interessem à navegação comercial internacional, e encorajar a adoção geral de normas tão perfeitas quanto possível no que diz respeito à segurança marítima e à eficiência da navegação; b) Encorajar o abandono das medidas discriminatórias e das restrições aplicadas pelos Governos que não são indispensáveis à navegação comercial internacional, a fim de pôr os recursos dos serviços marítimos à disposição do comércio mundial, sem discriminação; c) A ajuda e o estímulo dados por um Governo tendo em vista o desenvolvimento da sua marinha mercante nacional e para fins de segurança não constituem por si próprios uma discriminação, na condição de essa ajuda e esses estímulos não serem baseados em medidas concebidas com o fim de restringir a liberdade, para os navios de todas as bandeiras de participar no comércio internacional; d) Examinar, de acordo com a parte II, os problemas relativos às práticas restritivas desleais de empresas de navegação marítima; e) Examinar todas as questões relativas à navegação marítima que lhe sejam submetidas por qualquer organismo ou instituição especializada da Organização das Nações Unidas; e) Permitir a troca de informações entre Governos sobre as questões estudadas pela Organização”.

concretização da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Efetivamente, o n.º 2 do Art. 2.º, do Anexo VIII da CNUDM estipula, textualmente, que compete à Organização Marítima Internacional, ou, em cada caso, ao órgão subsidiário apropriado em que tal organização, programa ou comissão tiver investido dessas funções, a elaboração e manutenção da lista de peritos para colaborarem na arbitragem especial de resolução de controvérsias em matéria de navegação, incluindo a poluição proveniente de embarcações e por alijamento. Também o n.º 1 do Art. 211.º, sobre a poluição proveniente de embarcações, desta mesma convenção, diz que os Estados, actuando por intermédio da organização internacional competente, devem estabelecer regras e normas de carácter internacional para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, proveniente de embarcações, e o n.º 2 deste mesmo artigo, diz-nos que os Estados devem adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, proveniente de embarcações que arvoem a sua bandeira, ou estejam registadas no seu território, devendo tais leis e regulamentos ter pelo menos a mesma eficácia que as regras e normas internacionais, geralmente aceites, que se estabeleçam por intermédio da organização internacional competente. Ora, sendo a OMI uma organização internacional com mandato universal pela ONU, para cuidar dos temas da segurança e da poluição marítima, entende-se que sempre que a CNUDM faz referências à “organização internacional competente”, no âmbito destes temas, se refere à Organização Marítima internacional.

A OMI comporta 169 Estados-Membros e 3 Membros Associados<sup>195</sup>, sendo Portugal um dos Estados-Membros desde 9 de fevereiro de 1976, de acordo com o Decreto n.º 117/79 de 9 de fevereiro. No entanto, as resoluções e recomendações adotadas pela Assembleia da OMI não são diretamente vinculativas. Mas as suas disposições podem ser importantes e gerar efeitos jurídicos internacionais, sendo algumas delas implementadas pelos Estados através da incorporação nos respetivos sistemas jurídicos internos. Relewa-se o papel que a OMI tem desenvolvido ao longo dos seus 67 anos de existência, nas áreas da segurança marítima, da proteção e conservação do meio ambiente marinho, na investigação científica e tecnológica dos navios e na formação das suas tripulações, na cooperação técnica com os Estados, e na assimilação e desenvolvimento do Direito do Mar.

### **10.3 Comité de Segurança Marítima**

O Comité de Segurança Marítima é o órgão técnico da OMI que, conjuntamente com os seus Sub-Comités, tem a função de promover e examinar as normas internacionais sobre todas as questões que sejam da competência da OMI, e que estejam

---

<sup>195</sup> CF., <https://www.mar.mil.br/dhn/?q=omi> , acedido em 11 de junho de 2015.

relacionadas com a construção de navios e seus equipamentos, exigências e procedimentos relativos à segurança marítima, regras para evitar colisões, diários e registo de navegação, informações hidrográficas no que concerne a cartas náuticas e ajudas à navegação, manuseamento de cargas perigosas, dotações de equipamentos e materiais necessários à segurança, socorro e salvamento, investigação de acidentes e incidentes marítimos, socorro e salvamento, e quaisquer outras questões que direta ou indiretamente afetem a segurança marítima.

#### 10.4 Comité de Proteção do Meio Marinho

O Comité de Proteção do Meio Marinho é o órgão da OMI que, conjuntamente com os seus Sub-Comités tem a função principal de promover e examinar as normas internacionais sobre a prevenção e controlo da poluição do meio marinho causada por navios. Visa também promover a obtenção de informações científicas, técnicas e outras tidas como úteis, recomendando-as e distribuindo-as aos Estados-Membros, em especial ao Estados em vias de desenvolvimento, e promover a cooperação com outras organizações internacionais. Assim, o CPMM é o órgão da OMI responsável pela proteção do meio marinho e pela prevenção de qualquer tipo de poluição, podendo ser auxiliado por outros órgãos da OMI no desempenho das suas funções.

### 11. Organizações da União Europeia

A relação da Europa com o mar vem de tempos longínquos. Na verdade, tendo em conta a sua posição geográfica, a União Europeia é banhada em mais de dois terços das suas fronteiras por mares e oceanos<sup>196</sup>, pelo que, do total dos seus 28 Estados-Membros 23 deles possuem zonas costeiras, implicando que mais de 70% das suas fronteiras externas sejam marítimas, constatando-se que cerca de 40% do PIB da UE é produzido nas regiões marítimas e que 75% do volume do seu comércio externo é feito por via marítima<sup>197</sup>. Assim, todas as questões relacionadas com o mar devem ser encaradas como vitais para a União Europeia e, por conseguinte, para todos os seus Estados-Membros e, *lato sensu* para a Comunidade Internacional. É o que se poderá inferir das palavras do Presidente da Comissão Europeia, ao afirmar que “Os oceanos e os mares sustentam a vida de centenas de milhões de pessoas, enquanto fonte de alimentos e de

---

<sup>196</sup> Dois oceanos: Oceano Atlântico e Oceano Glacial Ártico, e quatro mares: Mar Mediterrânico, Mar Negro, Mar do Norte e Mar Báltico. Regista-se também a presença da União Europeia em várias zonas do planeta, através das Regiões Ultraperiféricas (RUP) e dos Países e Territórios Ultramarinos (PTU). Cf., os Artigos 349.º e 355.º do TFUE, na sua versão consolidada.

<sup>197</sup> Cf., [http://www.euroid.pt/pls/wsd/wsdwcot0.detalhe?p\\_cot\\_id=8459](http://www.euroid.pt/pls/wsd/wsdwcot0.detalhe?p_cot_id=8459), acedido em 19 de junho de 2015.



energia, via de comércio e de comunicação e elemento de atração recreativa e paisagística para o turismo nas regiões costeiras. Por isso, o seu contributo para a prosperidade económica das gerações presentes e vindouras não pode ser subestimado”. Este entendimento enquadra-se nas disposições do Título VI, Artigos 90.º a 100.º, relativo aos transportes, relevando o Art. 100.º<sup>198</sup>, e o Título XX, Artigos 191.º a 193.º, relativo ao ambiente, relevando o n.º 2 do Art. 191.º<sup>199</sup>, ambos os títulos do TFUE<sup>200</sup>, na sua versão consolidada. A União Europeia é a actual organização supranacional europeia<sup>201</sup>, que após o naufrágio do Erika se abalançou num processo legislativo sem precedentes, ficando conhecido pelos pacotes legislativos Erika I, Erika II e Erika III, impulsionando a UE para a vanguarda da segurança marítima, da proteção do meio marinho, e da proteção de passageiros e trabalhadores marítimos, no sentido da rápida adaptação da legislação da UE aos acordos e convenções internacionais sobre a matéria. Assim, o pacote Erika I surge na sequência do naufrágio do Erika e constitui a resposta urgente a algumas lacunas detetadas, pela Comissão Permanente de Inquérito sobre Acidentes no Mar, levando o legislador europeu a emanar normas no sentido de eliminar os petroleiros de casco simples, o mais tardar até 2015, reforçar as inspeções nos portos e reforçar a fiscalização das atividades das sociedades classificadoras de navios<sup>202</sup>; o pacote Erika II, surge na sequência do naufrágio do Prestige e prevê a

---

<sup>198</sup> O Art. 100.º, dispõe: n.º 1. As disposições do presente título são aplicáveis aos transportes por caminho-de-ferro, por estrada e por via navegável; n.º 2. O Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário, podem estabelecer disposições adequadas para os transportes marítimos e aéreos. Deliberam após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões.

<sup>199</sup> Art. 19.º, n.º 2, A política da União no domínio do ambiente terá por objetivo atingir um nível de proteção elevado, tendo em conta a diversidade das situações existentes nas diferentes regiões da União. Basear-se-á nos princípios da precaução e da ação preventiva, da correção, prioritariamente na fonte, dos danos causados ao ambiente e do poluidor-pagador.

<sup>200</sup> O TUE e o TFUE, assim como os protocolos e anexos, consolidaram-se, tal como resultaram das alterações introduzidas pelo Tratado de Lisboa, foram assinados em 13 de dezembro de 2007 e entraram em vigor em 1 de dezembro de 2009.

<sup>201</sup> Na sucessão da Comunidade Económica do Carvão e do Aço (CECA), criada pela assinatura do Tratado de Paris em 18 de abril de 1951, da Comunidade Económica Europeia (CEE), criada pela assinatura do Tratado de Roma em 25 de março de 1957, e da Comunidade Europeia (CE), criada pela assinatura do Tratado de Maastricht, em 7 de fevereiro de 1992.

<sup>202</sup> Pacote Erika I: Diretiva 2001/105/CE, de 19 de dezembro de 2001, relativa às regras comuns para a organização de vistorias e inspeções de navios (sociedades classificadoras); Diretiva 2001/106/CE, de 19 de dezembro de 2001, que tornou obrigatória a inspeção pelo Estado do porto para determinados navios potencialmente perigosos, e “lista negra” de navios que podem ser impedidos de acesso aos portos da UE; Regulamento (CE) n.º 417/2002, de 18 de fevereiro de 2002, relativo à retirada de serviço dos navios petroleiros de casco simples e substituição por

criação de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação de navios (*SafeSeaNet*) e a instituição de uma Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA)<sup>203</sup>; o pacote Erika III surge em dezembro de 2008 fruto do acordo entre o Conselho e o Parlamento Europeu, após intensas negociações, que comporta dois regulamentos e seis directivas<sup>204</sup>. Deste modo, e tendo em conta o objeto da presente

---

navios de casco duplo, mais seguros (este Regulamento veio a ser revogado pelo Regulamento (EU) n.º 530/2012, de 13 de junho de 2012); Regulamento (CE) n.º 1726/2003, de 22 de julho de 2003, relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente.

A preocupação da UE relativamente aos navios de casco simples, vem na linha da insatisfação dos Estados Unidos da América (EUA) sobre a insuficiência das normas internacionais de prevenção da poluição por navios, na sequência do acidente com o navio “*Exxon Valdez*” em 1989, levando-os à adoção do “Oil Pollution Act” (OPA 90) e, através deste OPA 90, impuseram unilateralmente requisitos de casco duplo, não só para navios petroleiros novos mas também para navios petroleiros já existentes, impondo limites de idade, entre 23 e 30 anos a partir de 2005, e prazos limite para a retirada de serviço dos navios petroleiros de casco simples, entre 2010 e 2015. Cf., Aliane M. Octaviano Martins, *Segurança marítima e desenvolvimento sustentável*, in [http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=6842](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6842) , acedido em 11 de junho de 2015.

<sup>203</sup> Pacote Erika II: Diretiva 2002/59/CE, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação de tráfego de navios, (os navios têm de estar equipados com um Sistema de Identificação Automático (AIS) e um Sistema de Registo de Dados de Viagem (VDR ou “caixas negras”) e os Estados-Membros têm o direito de proibir a partida de navios em condições atmosféricas e de mar adversas); Regulamento (CE) n.º 1406/2002, de 27 de junho de 2002, que institui a Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA) (este Regulamento foi alterado pelo Regulamento (UE) n.º 100/2013, de 15 de janeiro de 2013, definindo com maior clareza as missões principais e acessórias da EMSA).

<sup>204</sup> Pacote Erika III: Diretiva 2009/15/CE, de 23 de abril de 2009, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios, visando a introdução de um sistema de controlo de qualidade independente para eliminar as deficiências ainda existentes nos processos de inspeção e certificação da frota mundial; Diretiva 2009/16/CE, de 23 de abril de 2009, que assegura inspeções mais eficazes e mais frequentes através de mecanismos de inspeção determinados em função de perfis de risco; Diretiva 2009/17/CE, de 23 de abril de 2009, que altera a diretiva relativa à instituição de um sistema automático de acompanhamento e de informação de tráfego de navios, que visa a melhoria do quadro regulamentar no que diz respeito aos locais de refúgio para navios em perigo e o desenvolvimento de sistema *SafeSeaNet*; Diretiva 2009/18/CE, de 23 de abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes, definindo também os princípios comuns para a realização de inquéritos marítimos e um sistema de partilha de resultados; Directiva 2009/20/CE, de 23 de abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos; Diretiva 2009/21/CE, de 23

dissertação, se compreende que no processo legislativo europeu relevam o Conselho Europeu, o Conselho, o Parlamento Europeu e a Comissão Europeia.

### 11.1 Conselho Europeu

O Conselho Europeu é um órgão institucional da UE<sup>205</sup> que visa promover os seus valores, prosseguir os seus objetivos, servir os seus interesses, os dos seus cidadãos e os dos Estados-Membros, bem como assegurar a coerência, a eficácia e a continuidade das suas políticas e das suas ações, atuando dentro dos limites das atribuições que lhe são conferidas pelos Tratados, de acordo com os procedimentos, condições e finalidades que estes Tratados estabelecem, mantendo uma cooperação leal com as restantes instituições<sup>206</sup>. É composto pelos Chefes de Estado ou de Governo dos Estados-Membros, pelo seu Presidente e pelo Presidente da Comissão, participando nos seus trabalhos o Alto Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança. As suas funções são dar à União os impulsos necessários ao seu desenvolvimento e definir as orientações e prioridades políticas gerais da União, não exercendo funções legislativas<sup>207</sup>.

### 11.2 Conselho

O Conselho é um órgão institucional da União Europeia<sup>208</sup>, composto por um representante de cada Estado-Membro ao nível ministerial, com poderes para exercer o direito de voto e vincular o Governo do respectivo Estado-Membro<sup>209</sup>. As suas funções são, conjuntamente com o Parlamento Europeu, legislativa e orçamental. O Conselho exerce também funções de definição das políticas e de coordenação em conformidade

---

de abril de 2009, relativa ao cumprimento dos deveres do Estado de pavilhão, visando controlar com maior eficácia o cumprimento das normas internacionais pelos navios que arvoem pavilhão de um Estado-Membro; Regulamento (CE) n.º 391/2009, de 23 de abril de 2009, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios, visando a introdução de um sistema de controlo de qualidade independente para eliminar as deficiências ainda existentes nos processos de inspeção e certificação da frota mundial; Regulamento (CE) n.º 392/2009, de 23 de abril de 2009, relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente.

<sup>205</sup> Cf., Art. 13.º, do Tratado da União Europeia na sua versão consolidado.

<sup>206</sup> *Idem* n.º 1 e 2, do Art. 13.º.

<sup>207</sup> *Idem* n.º 1 do Art. 15.º.

<sup>208</sup> *Idem* n.º 1 do Art. 13.º

<sup>209</sup> *Idem* n.º n.º 2 do Art, 16.º.

com as condições estabelecidas nos Tratados, sendo a preparação dos seus trabalhos da responsabilidade de um Comité de Representantes Permanentes dos Governos dos Estados-Membros.<sup>210</sup>

### 11.3 Parlamento Europeu

O Parlamento Europeu é um órgão institucional da União Europeia<sup>211</sup>, composto por representantes dos cidadãos da UE, atualmente eleitos por sufrágio universal direto segundo as regras nacionais, não podendo o seu número exceder setecentos e cinquenta, mais o seu Presidente<sup>212</sup>, não sendo atribuído a nenhum Estado-Membro mais do que noventa e seis lugares nem menos do que seis<sup>213</sup>. As suas funções são, conjuntamente com o Conselho, legislativas e exerce também funções consultivas e de controlo político<sup>214</sup>, em conformidade com as condições estabelecidas nos Tratados, sendo ainda da sua competência a eleição do Presidente da Comissão<sup>215</sup>.

### 11.4 Comissão Europeia

A Comissão Europeia é um órgão institucional da União Europeia<sup>216</sup>, que a partir de 1 de novembro de 2014 é composta por um número de membros, incluindo o seu Presidente e o Alto Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança, correspondente a dois terços do número dos Estados-Membros, a menos que o Conselho Europeu, deliberando por unanimidade, decida alterar esse número<sup>217</sup>, sendo escolhidos de entre os nacionais dos Estados-Membros, com base num sistema de rotação<sup>218</sup> rigorosamente igualitária entre os Estados-Membros que permita refletir a posição geográfica relativa dos Estados-Membros no seu conjunto. A escolha dos

---

<sup>210</sup> *Idem* n.º 1 e 7 do Art. 16.º.

<sup>211</sup> *Idem* n.º 1 do Art. 13.º.

<sup>212</sup> *Idem* n.º 2 do Art. 14.º.

<sup>213</sup> *Idem* n.º 2 do Art. 14.º.

<sup>214</sup> Para mais desenvolvimento consultar Paulo de Pitta e Cunha, *in Direito Europeu, Instituições e Políticas da União*, Almedina, Coimbra, 2006, p. 63 e ss.

<sup>215</sup> Cf., n.º 1 do Art. 14, do Tratado da União Europeia na sua versão consolidado.

<sup>216</sup> *Idem*, n.º 1 do Art. 13.º.

<sup>217</sup> *Idem*, primeiro parágrafo do n.º 5, do Atr. 17.º.

<sup>218</sup> Estabelecido por unanimidade, pelo Conselho Europeu, nos termos do Art. 244.º, do TFUE.

membros da Comissão é em função da sua competência geral e do seu empenhamento europeu de entre personalidades que ofereçam todas as garantias de independência<sup>219</sup>. Nos termos do Art. 17.º, do Tratado da União Europeia, a Comissão Europeia desempenha um leque alargado de funções de participação no processo legislativo, de representação externa da UE, de controlo e aplicação do Direito da União, sob a fiscalização do Tribunal de Justiça da União Europeia, e execução orçamental<sup>220</sup>.

### 11.5 Agência Europeia de Segurança Marítima

Na sequência do naufrágio do petroleiro Erika, e inserida no pacote legislativo Erika II, a UE, nos termos do Art. 100.º, do TFUE (ex-artigo 80.º do TCE), instituiu a Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM) ou *European Maritime Safety Agency (EMSA)*, através do Regulamento (CE) N.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002. Este regulamento foi alterado pelo Regulamento (CE) N.º 1644/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de julho de 2003, pelo Regulamento (CE) N.º 724/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, pelo Regulamento N.º 1891/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2006, pelo Regulamento 2038/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Dezembro de 2006 e pelo Regulamento (UE) N.º 100/2013 de Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013.

Em 25 de Agosto de 2002 é, então, criada a EMSMA nos termos do n.º 1 do Art. 1.º, conjugado com o Art. 24.º, ambos do Regulamento (CE) N.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002<sup>221</sup>, começando a funcionar provisoriamente em Bruxelas, visto que já estava em curso um programa de

---

<sup>219</sup> Cf., segundo parágrafo do n.º 3 de Art. 17.º, do Tratado da União Europeia na sua versão consolidada.

<sup>220</sup> O Art. 17.º, do Tratado da União Europeia, na sua versão consolidada, dispõe: " 1. A Comissão promove o interesse geral da União e toma as iniciativas adequadas para esse efeito. A Comissão vela pela aplicação dos Tratados, bem como das medidas adotadas pelas instituições por força destes. Controla a aplicação do Direito da União, sob fiscalização do Tribunal de Justiça da União Europeia. A Comissão executa o orçamento e gere os programas. Exerce funções de coordenação, de execução e de gestão em conformidade com as condições estabelecidas nos Tratados. Com exceção da política externa e de segurança comum e dos restantes casos previstos nos Tratados, a Comissão assegura a representação externa da União. Toma a iniciativa da programação anual e plurianual da União com vista à obtenção de acordos interinstitucionais" e " 2. Os atos legislativos da União só podem ser adotados sob proposta da Comissão, salvo disposição em contrário dos Tratados. Os demais atos são adotados sob proposta da Comissão nos casos em que os Tratados os determinem."

<sup>221</sup> Publicado no Jornal Oficial das Comunidades Europeias, JO L 208 5.8.2002.

candidaturas para efeitos do estabelecimento da sua sede, ao qual concorreram cinco Estados-Membros, dentre eles Portugal que viria a ganhar o concurso<sup>222</sup>, tendo a Decisão do Conselho da União Europeia, de 13 de dezembro de 2003, estabelecido a sede da Agência Marítima Europeia em Lisboa<sup>223</sup>.

Em 28 de julho de 2004 foi assinado, e entrou em vigor, o protocolo celebrado entre o Governo da República Portuguesa e a Agência Europeia de Segurança Marítima sobre a instalação da sede desta Entidade em Lisboa, conforme Aviso n.º 157/2004 do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Desde Maio de 2006 que a EMSA passou a funcionar em Portugal, numa primeira fase em instalações provisórias sitas no Parque das Nações e posteriormente em instalações definitivas, concebidas e construídas para esse fim nos terrenos da Ribeira das Naus, no Cais do Sodré, Lisboa, conhecidas hoje como, edifício sede da Agência Europeia de Segurança Marítima, Praça Europa 4, Cais do Sodré, 1249-206 Lisboa, Portugal. A sua inauguração ocorreu em Lisboa no dia 14 de setembro de 2006<sup>224</sup>.

A EMSA é uma das agências especializadas da UE que dispõe de um vasto campo de competências e funções, retirado do Regulamento (CE) N.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, que a instituiu e que tem, vindo a ser ampliado através das alterações que lhe foram introduzidas pelo Regulamento (CE) N.º 1644/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de julho de 2003, pelo Regulamento (CE) N.º 724/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, pelo Regulamento N.º 1891/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2006, pelo Regulamento 2038/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2006 e pelo Regulamento (UE) N.º 100/2013 de Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, de onde poderemos adiantar:

a) No campo normativo a atuação da EMSA poderá ser dividido em duas áreas fundamentais: uma na implementação e controlo de instrumentos legais monitorizando

---

<sup>222</sup> Concorreram: a França – apresentando a cidade de *Nantes*; Grécia – apresentando a cidade de *Pireu*; Itália – apresentando a cidade de *Génova*; Portugal – apresentando a cidade de Lisboa; e Reino Unido – apresentando a cidade de *Southampton*. In, <http://www.tvciencia.pt/tvcnot/pagnot/tvcnot03.asp?codpub=3&codnot=30384>, acedido em 1 de julho de 2015.

<sup>223</sup> Cf., considerando n.º 2 do Protocolo celebrado entre o Governo da República Portuguesa e a Agência Europeia de Segurança Marítima, publicado no Diário da República, I Série, N.º 224, de 22 de setembro de 2004.

<sup>224</sup> Estiveram presentes, o Presidente da Comissão Europeia, o 1.º Ministro e o Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional.

a legislação existente; outra na cooperação técnica, desenvolvendo e elaborando novos estudos, com vista a novas regulamentações, no sentido de prevenir futuros acidentes ou incidentes marítimos.

b) No campo do desempenho das suas funções, a EMSA tem um papel ativo no reforço do regime de inspeções pelos Estados do porto, e no acompanhamento das sociedades de classificação de navios, reconhecidas pela UE, bem como na aplicação de metodologia comum na investigação de acidentes e incidentes marítimos e do sistema comunitário de acompanhamento, controlo e informação de tráfego marítimo.

c) Assiste a Comissão Europeia na elaboração e atualização da legislação comunitária relacionada com a segurança marítima e a prevenção da poluição do meio marinho pelos navios, tendo em conta a legislação internacional sobre estas matérias, incluindo a análise de projetos de investigação.

d) Assiste a Comissão Europeia na aplicação eficaz da legislação comunitária sobre a segurança marítima, tendo em vista o controlo e o funcionamento global do regime comunitário de controlo pelo Estado do porto, nomeadamente através de visitas aos Estados-Membros da UE.

e) Fornece à Comissão Europeia assistência técnica, no âmbito dos trabalhos dos organismos técnicos resultantes do Memorando do Acordo de Paris, apoiando-a na realização de tarefas que lhe são atribuídas pela legislação comunitária, em vigor e futura, relativa à segurança marítima, à prevenção da poluição do meio marinho pelos navios, às sociedades de classificação de navios, à segurança de navios de passageiros e das tripulações.

f) Colabora com os Estados-Membros oferecendo-lhes assistência técnica na aplicação da legislação comunitária e organização de ações de formação nos domínios da competência do Estado de porto e do Estado de bandeira.

g) Fornece à Comissão e aos Estados-Membros informações objetivas, fiáveis e comparáveis, sobre dados técnicos relacionados com a segurança marítima, com a poluição marinha e com o tráfego de navios, através da gestão da base de dados existentes, e desenvolvendo bases de dados suplementares, assistindo a Comissão na publicação semestral das informações relativas aos navios, cujo acesso aos portos dos Estados-Membros foi recusado.

h) Coopera com os Estados-Membros no melhoramento da identificação e da investigação dos navios responsáveis por descargas ou derrames ilícitos.

i) Efetua tarefas associadas à vigilância da navegação e do tráfego marítimo, tendo como objetivo a cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão.

j) Coopera com a Comissão e Estados-Membros na conceção e aplicação de uma metodologia comum para investigar acidentes e incidentes marítimos, procedendo à análise dos resultados dos inquéritos realizados a esses acidentes ou incidentes.

l) Fornece aos Estados candidatos à adesão à UE o apoio necessário para a aplicação da legislação comunitária, relativa à segurança marítima e à poluição marinha, incluindo a organização de ações de formação adequadas.

Para o cumprimento destas funções, e de outras, a EMSA dispõe de um Conselho de Administração<sup>225</sup>, de um Director Executivo<sup>226</sup>, de um conjunto alargado de funcionários<sup>227</sup> e de um orçamento<sup>228</sup>.

A EMSA apoia, também, materialmente os Estados-Membros, com meios adicionais, no combate à poluição, mantendo um dispositivo de 18 navios em *stand-by*, equipados, e treinados, para o combate a derrames de petróleo no meio marinho, por navios e por instalações petrolíferas e gasíferas, os quais estão baseados em pontos estratégicos nas costas dos Estados-Membros. Por exemplo, em Portugal está, um destes

---

<sup>225</sup> O Conselho de Administração é composto por um representante de cada Estado-Membro da UE, quatro representantes da Comissão e quatro profissionais dos setores mais diretamente interessados nomeados pela Comissão e sem direito a voto. O mandato é exercido durante um período de quatro anos podendo ser renovado apenas uma vez.

<sup>226</sup> O Director Executivo é a figura central da EMSA, dispondo de assessor e de gabinete do Diretor Executivo, e sob as suas ordens tem um conjunto de departamentos, cada um com vários serviços especializados. É totalmente independente no exercício das suas funções, sem prejuízo das competências da Comissão e do Conselho de Administração, sendo nomeado por este Conselho de Administração para um mandato de cinco anos renovável por uma só vez.

<sup>227</sup> São funcionários da UE e funcionários públicos dos Estados-Membros afetos ou destacados para a EMSA em regime temporário e agentes recrutados pela EMSA.

<sup>228</sup> Nos termos do Art. 4.º, do Regulamento (UE) N.º 911/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de julho de 2014, o financiamento plurianual da UE para a EMSA durante o período entre 1 de janeiro de 2014 e 31 de dezembro de 2020 é de 160,5 milhões de euros, para o cumprimento de forma eficaz e rentável da sua missão no domínio do combate à poluição marinha, causada por navios e por instalações petrolíferas e gasíferas.



navios, baseado no porto de Sines<sup>229-230</sup>. Estes navios estão à disposição dos requerentes que são as autoridades dos Estados-Membros ou terceiros, mediante autorização da EMSA/Estados-Membros, sob a supervisão da autoridade nacional competente, para o combate à poluição marinha, fornecidos pela EMSA. Os custos envolvidos neste dispositivo de navios estão cobertos pela EMSA, que é financiada pela UE e pelas contribuições da união das Associações Europeias de Comércio Livre<sup>231</sup>.

Assim, bem se entende que nos diversos prospectos à disposição do público na sede da EMSA se possa ler:

*“ABOUT THE EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY”, “The European Maritime Safety Agency is one of the European Union’s decentralised agencies. Based in Lisbon, the Agency’s mission is to ensure a high level of maritime safety, maritime security, prevention of and response to pollution from ships, as response to marine pollution from oil and gas installations. The overall purpose is to promote a safe, clean and economically viable maritime sector in the EU”.*

Em português:

“SOBRE A AGÊNCIA EUROPEIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA”, “A Agência Europeia de Segurança Marítima é uma das agências descentralizadas da União Europeia. Com sede em Lisboa, a missão da Agência é prestar assistência técnica, operacional e científica aos Estados-Membros da União Europeia, nos domínios da segurança marítima, proteção marítima, prevenção e combate à poluição causada por navios, bem como o combate à poluição marinha causada por instalações de hidrocarbonetos e de gás. A agência contribui para a eficiência global do tráfego e do transporte marítimo” tendo como objeto “Um Transporte Marítimo Mais Seguro e Menos Poluente na União Europeia”<sup>232</sup>.

---

<sup>229</sup> Ver mapa do posicionamento estratégico dos 18 navios (relativo a janeiro de 2015) in prospecto, EMSA Network of Oil Spill Response Vessels, Protecting European Seas Against Oil Pollution, European Maritime Safety Agency, contracapa, 2015.

<sup>230</sup> *Idem* p. 3. Para manter um nível elevado de operacionalidade destes navios a EMSA estabeleceu um programa de treinos e exercícios. Os treinos efetuam-se de 3 em 3 meses, testando o funcionamento adequado dos equipamentos e treinando as respectivas tripulações, sob a supervisão da EMSA. Os exercícios desenrolam-se numa perspetiva de os navios virem a operar numa estrutura de comando e controlo internacional, que é o cenário mais provável em caso de ocorrência dum grande derrame, submetendo cada navio a exercícios regulares de combate a derrames de hidrocarbonetos no mar, conjuntamente com outras unidades e estruturas de resposta.

<sup>231</sup> *Idem* p. 2.

<sup>232</sup> Tradução nossa.

## 12. Organizações Nacionais

As organizações nacionais, mormente os países costeiros, desempenham um papel primordial no processo da segurança marítima e da prevenção e combate à poluição provocada por navios, visto que, além de adotarem as convenções internacionais e outros acordos que subscrevem, têm de legislar internamente nesse sentido e dar cumprimento a todas essas disposições legislativas. Ao nível da UE acresce ainda que os Estados Membros têm de transpor para o direito interno todos os Regulamentos e Diretivas, o que implica que as normas nacionais têm de estar conformes com as normas internacionais adoptadas e com as normas comunitárias.

No caso de Portugal, relevam a Assembleia da República e o Governo pois, no respeito pelo princípio da separação de poderes, detêm a competência para adotar as convenções e outros acordos internacionais, transpor para o direito interno os regulamentos e as diretivas da UE e legislar, internamente, nos termos da Constituição da República Portuguesa de 1976, atentas as 7 revisões constitucionais a que já foi submetida<sup>233</sup>. Destas competências surgiu o normativo do Sistema de Autoridade Marítima Nacional e da Autoridade Marítima Nacional como atualmente os conhecemos<sup>234</sup>, estipulando a suas organizações, competências e funções. Dos modelos

---

<sup>233</sup> Cf., Artigos 161.º, 164.º, 165.º e 198.º da CRP.

<sup>234</sup> A questão da Autoridade Marítima perde-se no tempo em virtude do efeito que os descobrimentos portugueses tiveram no conhecimento e uso do mar como via privilegiada para os contatos e comercialização entre os povos. Assim, a título de exemplo, referimos alguns momentos na sua evolução histórica nos últimos dois séculos: em 1796, surge a primeira norma existente sobre cooperação e formalidades praticadas por algumas autoridades civis com oficiais da Marinha, nas visitas aos navios de guerra; em 1801, aparecem os primeiros dados conhecidos de existência de capitães de portos, sob alguma influência francesa, inicialmente considerados cargos honoríficos tendo evoluído para cargos de autoridade hierarquizada; em 1805 aparece a nomeação do capitão do porto de Lisboa; em 1809, o primeiro instrumento normativo determinando a visita a bordo dos sobressalentes e lotações nas embarcações costeiras; em 1813, institucionalização da polícia do porto de Lisboa, determinação para o capitão do porto não permitir a entrada ou saída de navios sem levar Prático de Barra; em 1838, primeiro Regimento para a polícia dos barcos dos portos da Ilha do Pico, e primeiro regulamento estruturado no sentido de impor medidas de controlo e sanções a navios que lançavam lastro nos rios e portos, e determinava a necessidade de aprovação de regulamentos necessários à boa polícia dos portos e demais matérias sob fiscalização dos capitães dos portos; 1839, primeiro regulamento para o serviço de Pilotos práticos da barra de Lisboa, e primeiro diploma estruturante da atividade das Capitánias dos Portos e seu quadro de competências, sendo a génese do Regulamento Geral das Capitánias, que se designava Regimento da Polícia dos Portos; em 1853, primeiro esquema jurídico instituído para controlo, exame e inspeção de navios estrangeiros; em 1892, segundo Regulamento Geral das Capitánias, serviço e polícia dos portos do Reino e Ilhas Adjacentes; em 1919, terceiro diploma estruturante da Organização Geral dos Serviços dos Departamentos Marítimos, das Capitánias dos Portos e respectivas Delegações Marítimas, que tinha

doutrinários existentes nos diversos países, o modelo encontrado para o nosso país não foi pacífico, atendendo à componente militar assente na tradição cultural, histórica e social da autoridade marítima local, e à componente civil que ora se pretendia introduzir, envolvidas no exercício da autoridade marítima. Mas o que foi seguido pelo legislador foi, no fundo, um pacto de regime, que no dizer das disposições preambulares do quarto parágrafo do Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março, “Com a solução adotada procura-se ter em conta os melhores modelos organizacionais existentes em outros países, definindo, no entanto, uma solução que seja perfeitamente adaptada à realidade existente no nosso país, salvaguardando, assim um melhor aproveitamento de estruturas e meios disponíveis, evitando roturas do ponto de vista institucional”, conjugadas convenientemente com as disposições preambulares dos diplomas legais da AMN, isto é, Decretos-Lei n.º 43/2002 e 44/2002, ambos de 2 de março.

### 12.1 Sistema de Autoridade Marítima Nacional

O Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de setembro, já revogado<sup>235</sup>, instituiu o Sistema da Autoridade Marítima e definiu que este sistema de autoridade marítima tinha por fim garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, estabelecendo ainda o respetivo sistema orgânico de nível central, regional e local.

O Decreto-Lei n.º 43/2002, de 02 de março, criou o Sistema de Autoridade Marítima (SAM)<sup>236</sup> e estabeleceu o seu âmbito e atribuições, e definiu a sua estrutura de coordenação, n.º 1 do Art. 1.º.

---

em anexo a primeira tabela ordenada de serviços prestados pelas Autoridades Marítimas; em 1919, Lei 876, de 13 de outubro de 1919 que criou o Corpo da Polícia Marítima do Porto de Lisboa e permitia criar corpos semelhantes nos portos de Leixões e do Porto; em 1924, aperfeiçoamento do diploma anterior; em 1969, Decreto-Lei n.º 49 078 que cria a Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo; Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, que é o quarto, e atual, Regulamento Geral das Capitánias; 1984, aprovação do quadro legal do Sistema da Autoridade Marítima.

Cf., Luís da Costa Diogo in *O Contexto do Direito do Mar, Algumas Abordagens Doutrinárias Sobre Modelos de Autoridade Marítima, o Modelo Final Aprovado pelo Governo*, Cadernos Navais n.º 4, janeiro – março, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2003, pp 38 e 39.

<sup>235</sup> Revogado pelo Decreto-Lei n.º 44/2002, de 02 de Março.

<sup>236</sup> Entende-se por “SAM” o quadro institucional formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, regional ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de autoridade marítima, Art. 2.º, do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 02 de Março.

O SAM é composto por um conjunto de entidades, que exercem funções de autoridade Marítima, e que são: Autoridade Marítima Nacional; Polícia Marítima; Guarda Nacional Republicana; Polícia de Segurança Pública; Polícia Judiciária; Serviço de Estrangeiros e Fronteiras; Inspeção-Geral das Pescas; Instituto da Água; Instituto Marítimo Portuário; Autoridades Portuárias; Direção Geral da Saúde, n.º 1 do Art. 7.º, deste diploma.

As atribuições do SAM têm por fim garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional, no âmbito dos parâmetros de atuação permitidos pelo direito internacional e demais legislação em vigor. Para além de outras que lhe sejam cometidas por lei, são atribuições do SAM: segurança e controlo da navegação; preservação e proteção dos recursos naturais; preservação e proteção do património subaquático; preservação e proteção do meio marinho; prevenção do combate à poluição; assinalamento marítimo, ajudas e avisos à navegação; fiscalização das atividades de aproveitamento económico dos recursos vivos e não vivos; salvaguarda da vida humana no mar e salvamento marítimo; proteção civil com incidência no mar e na faixa litoral; proteção da saúde pública; prevenção e repressão da criminalidade, nomeadamente no que concerne ao combate ao narcotráfico, ao terrorismo e à pirataria; prevenção e repressão da imigração clandestina; segurança da faixa costeira e das fronteiras marítimas e fluviais, quando aplicável, Art. 6.º, deste diploma.

## **12.2 Conselho Coordenador Nacional**

Nos termos do Art. 8.º, do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março, o CCN é composto por um conjunto de elementos que asseguram a coordenação nacional das entidades e órgãos que integram o SAM, e que são: Ministro da Defesa Nacional, que preside; Ministro da Administração Interna; Ministro do Equipamento Social; Ministro da Justiça; Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas; Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território; Autoridade Marítima Nacional; Chefe do Estado-Maior da Força Aérea; Comandante Geral da Polícia Marítima; Comandante-Geral da Guarda Nacional Republicana; Diretor Nacional da Polícia de Segurança Pública; Diretor Nacional da Polícia Judiciária; Diretor do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras; Presidente do Instituto Marítimo-Portuário; Diretor-Geral das Pescas e Aquicultura; Inspetor-Geral das Pescas; Diretor-Geral da Saúde; Presidente do Instituto da Água; e ainda, um representante de cada uma das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, nomeados pelo Presidente do respetivo Governo Regional; o membro do Governo responsável pela coordenação da política de combate à droga e à toxicodependência sempre que estiverem agendados assuntos com aquela relacionados; os membros do Governo que tutelem entidades ou órgãos que, não integrando o SAM, possuam competências específicas que se enquadrem nas atribuições do SAM. Os membros do Governo poderão fazer-se representar.

Ao CCN, além de assegurar a coordenação nacional das entidades e órgão integrantes do SAM, compete aprovar e emitir orientações para assegurar a articulação efetiva entre entidades e órgãos de execução do poder de autoridade marítima, definir metodologias de trabalho e ações de gestão que favoreçam uma melhor coordenação e mais eficaz ação das entidades e dos órgãos de execução do poder de autoridade marítima nos diversos níveis de hierarquia, n.º 6 do Art. 8.º.

A coordenação operacional das entidades ou órgãos que exercem o poder de autoridade marítima no quadro do SAM é assegurada, a nível nacional, pelos respetivos dirigentes máximos, n.º 1 do Art. 9.º.

### **12.3 Autoridade Marítima Nacional**

Pelo n.º 2 do Art. 1.º, do Decreto-Lei n.º 43/2002 de 02 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de setembro, foi criada a Autoridade Marítima<sup>237</sup> Nacional, como estrutura superior de administração e coordenação dos órgãos e serviços que, integrados na Marinha, possuam competências ou desenvolvam ações enquadradas no âmbito do SAM.

O Art. 10.º, deste diploma legal, estipula que a estrutura, funcionamento e competências da AMN e dos órgãos e serviços, nela, integrados, são aprovados por Decreto-Lei, daqui se inferindo que a AMN tem um papel relevante no SAM. Foi o que veio a ocorrer pelo Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.

Nos termos do Art. 2.º, deste último diploma legal, na redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro, a AMN é a entidade responsável pela coordenação das atividades, de âmbito nacional, a executar pela Armada, pela Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e pelo Comando-Geral da Polícia Marítima (CGPM), nos espaços de jurisdição<sup>238</sup> e no quadro de atribuições definidas no SAM, com observância das orientações definidas pelo Ministro da Defesa Nacional, que aprova o orçamento destinado à AMN.

---

<sup>237</sup> Entende-se por "autoridade marítima" o poder público a exercer nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzido na execução dos atos do Estado, de procedimentos administrativos e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício de fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos sob jurisdição nacional, conferir Art. 3.º, do Decreto-Lei n.º 43/2002 de 2 de março.

<sup>238</sup> Entende-se por "Áreas sob jurisdição da AMN" todas as águas interiores sujeitas à sua jurisdição nos termos legalmente previstos, a faixa de terreno do domínio público marítimo nesta jurisdição incluída, o mar territorial e, em conformidade com as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental. Cf., alínea b) do Art. 2.º, do Decreto-Lei n.º 45/2002, de 02 de março.

O Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA) é, por inerência, a AMN e nesta qualidade funcional depende do Ministro da Defesa Nacional, de acordo com o n.º 2 do Art. 2.º, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, na redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro.

Nos processos jurisdicionais que tenham por objeto a ação ou omissão da AMN ou dos órgãos e serviços nela compreendidos, a parte demandada é a AMN, sendo representada em juízo por advogado, ou por licenciado em Direito, com funções de apoio jurídico, constituído ou designado pela AMN.

Estruturalmente a AMN compreende: o Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional (CCAMN); a Comissão do Domínio Público Marítimo (CDPM), a Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), e a Polícia Marítima (PM), nos termos do Art. 3.º, do Decreto-Lei, n.º 44/2002, de 2 de março, na redação que lhe foi introduzida pelo Art. 4.º, do Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro, e pelo Decreto-Lei n.º 121/2014 de 7 de agosto.

Efetivamente, as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro, ao Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, vieram clarificar a dependência hierárquica da AMN do Ministro da Defesa Nacional, integrando assim a DGAM no Ministério da Defesa Nacional, através da Marinha, dissipando assim quaisquer dúvidas sobre as atribuições militares e civis entregues à Marinha e à AMN, e à consequente adequação da legislação da Polícia Marítima através das alterações do Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de setembro, já alterado pelo Decreto-Lei n.º 220/2005, de 23 de dezembro, que estabelece o Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima. Neste sentido, importa referir aqui o estipulado no 5.º parágrafo das disposições preambulares do Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro, estipulando que “a Polícia Marítima integra, necessariamente, a estrutura da AMN, constituindo um dos seus órgãos e serviços, e materializando um conjunto de funções executivas e policiais, cuja génese histórica, aperfeiçoamento e consolidação é indissociável do funcionamento das capitânias dos portos, que aproveitam economias de esforço e de escala, bem como o desenvolvimento de sinergias, por partilha de conhecimentos e recursos das capacidades da Armada” e o parágrafo 6.º, deste mesmo diploma, referindo que “Importa, por isso, reconhecer que atualmente a Marinha representa uma moldura institucional com legitimidades heterogêneas e capacidades multifuncionais, onde se identifica uma componente de ação militar que constitui o ramo das Forças Armadas, histórica e conceitualmente designado por Armada e uma componente de ação não militar, fora do propósito imediato e do âmbito próprio das Forças Armadas, que constitui uma outra estrutura do Ministério da Defesa Nacional, designado por Autoridade Marítima Nacional”, não se confundindo as ações militares e não militares da Marinha, “sem prejuízo de se articularem sinergicamente numa lógica funcional de alinhamento e complementaridade entre capacidades e competências, no exercício do emprego operacional no mar, quer da Armada no quadro próprio das missões das Forças Armadas, quer da Autoridade Marítima Nacional, no quadro das atribuições do SAM”. Assim se entendendo que o figurino orgânico encetado em 2002, mormente através do

Decretos-Lei n.º 43/2002 e n.º 44/2002, ambos de 2 de março, atentas as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro e pelo Decreto-Lei n.º 121/2014, de 7 de agosto, “honrou o clássico modelo português de exercício da Autoridade Marítima, conformando-o, contudo, com exigências de índole constitucional e estatutária”<sup>239</sup>.

#### **12.4 Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional**

O Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional (CCAM), é um órgão consultivo da AMN composto por: o Diretor-Geral da Autoridade Marítima, em representação da AMN, que preside; um representante do Ministro dos Negócios Estrangeiros; um representante do Ministro da Administração Interna; um representante do Ministro do Equipamento Social; um representante do Ministro da Justiça; um representante do Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e Pescas; um representante do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território; um representante do Estado-Maior da Armada; e um representante do Instituto Hidrográfico. Quando reunir no âmbito e para efeitos do disposto no Plano Mar Limpo, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/93, de 15 de abril, incluirá também: um representante do Ministro das Finanças; um representante do Ministro da Economia; um representante do Ministro da Saúde; e um perito de combate à poluição marítima da DGAM. Quando reunir para apreciação de matérias relacionadas com as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira integrará, ainda, um representante do respetivo Governo Regional. Podem ser convidados a participar nas reuniões do CCAMN, de acordo com as matérias em discussão, outras entidades, sem direito a voto. O secretário do CCAMN é nomeado pelo seu Presidente e não tem direito a voto. Nas faltas, ausências ou impedimentos, do Presidente do CCAMN é substituído pelo Subdiretor-Geral da Autoridade Marítima, Art. 4.º, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.

O CCAMN é um órgão de consulta da AMN, sobre matérias das suas atribuições, competindo-lhe: pronunciar-se sobre matérias que incidam sobre a Autoridade Marítima e, quando solicitado, sobre o quadro e âmbito de intervenção dos órgãos regionais e locais da DGAM; proceder à análise de questões de índole técnica a solicitação da AMN; emitir recomendações no âmbito do exercício da autoridade marítima; estabelecer no âmbito da AMN, parâmetros de articulação entre os seus órgãos e serviços; emitir parecer, aplicar medidas e fixar as coimas, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 235/2012, de 26 de setembro. Compete ainda ao CCAMN emitir pareceres e exercer os demais poderes no âmbito do Plano Mar Limpo, Art. 5.º, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.

---

<sup>239</sup> Cf., Luís da Costa Diogo in *A Direcção-Geral de Marinha em 1974, Um Olhar duas Décadas Depois*, Revista da Armada, Publicação Oficial da Marinha, N.º 493, Ano XLV, Lisboa, Fevereiro 2015, pp. 10 e 11.

O CCAMN é, assim, um órgão colegial consultivo com um perfil de órgão colegial técnico-científico, da AMN, com um quadro de competências tripartido. De facto pode reunir para analisar, debater e emitir pareceres sobre questões relacionadas com o Plano Mar Limpo de acordo com o estabelecido no n.º 2 do Art. 4.º, e n.º 3 do Art. 5.º, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março. Pode reunir para avaliar e pronunciar-se sobre matérias e assuntos relacionados com a AMN, nos termos do n.º 1 do Art. 5.º, e das alíneas a), b), c) e d) do n.º 2 deste mesmo artigo. Não obstante estas duas vertentes, a atividade mais relevante e quase plena do CCAMN tem sido baseada na competência que lhe é atribuída pela alínea e) do n.º 2, do Art. 5.º, deste mesmo diploma, que é, emitir parecer, aplicar medidas e fixar as coimas, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 235/2012, de 26 de setembro<sup>240</sup>.

## 12.5 Comissão do Domínio Público Marítimo

A Comissão do Domínio Público Marítimo (CDPM) é um órgão consultivo da AMN, composta por um Almirante da Marinha, na situação do ativo ou na reserva, nomeado pelo Ministro da Defesa Nacional sob proposta da AMN, que preside, e integra representantes das entidades públicas que detenham responsabilidades ou competências no âmbito da utilização, conservação e defesa do domínio público Marítimo, nomeados por despacho do membro do Governo respetivo, podendo o Presidente da CDPM convidar para participação nos trabalhos personalidades com responsabilidades em determinadas matérias ou áreas geográficas, cujo contributo seja considerado necessário para a discussão dos assuntos em agenda, n.º 2, 3 e 5 do Art. 6.º, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.

A CDPM tem como funções o estudo e a emissão de pareceres sobre assuntos relativos à utilização, manutenção e defesa do domínio público marítimo<sup>241</sup>. Para isso

---

<sup>240</sup> Para maior desenvolvimento consultar, por todos, Luís da Costa Diogo, *Crónica de Autoridade Marítima, O Conselho Consultivo da Autoridade Marítima e o seu Regime de Competências*, Anais do Clube Militar Naval, julho-dezembro, Lisboa, 2013. pp. 603 a 610.

<sup>241</sup> A génese do Domínio Público Marítimo remonta a 31 de dezembro de 1864 e tratando-se de arribas a 22 de março de 1868, primeiro com a aprovação do Decreto de 31 de dezembro de 1864 e depois com a entrada em vigor do Código Civil de 1867, dando-se a dominialização pública, ou nacionalização, primeiro, *stricto sensu*, das praias como hoje as conhecemos e posteriormente, *lato sensu*, abrangendo tudo o que confronta diretamente com o mar. Cf., Gonçalo Maia Camelo *in Domínio Público Marítimo e Propriedade Privada*, disponível em <http://www.dnoticias.pt/imprensa/diario/opiniao/391859-dominio-publico-maritimo-e-propriedade-privada>, acedido em 17 de julho de 2015.

O DPM engloba as águas costeiras e territoriais e as águas interiores sujeitas à influência das marés, nos rios, lagos e lagoas, assim como os seus respetivos leitos e margens, e também os fundos marinhos contíguos da plataforma continental



reúne ordinariamente nos termos da calendarização do seu regulamento, aprovado pelo Ministro da Defesa Nacional sob proposta da AMN, e extraordinariamente por convocação do seu presidente, para apreciação de matérias constantes da agenda de trabalhos previamente distribuída, n.º 1, 6 e 7 do Art. 6.º, deste diploma.

### **12.6 Direção-Geral da Autoridade Marítima**

A Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM)<sup>242</sup> foi criada, na estrutura da AMN, nos termos do n.º 2 do Art. 1.º, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, preceito este, que viria a ser revogado pelo Art. 5.º, do Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro, passando a compreender um dos órgãos e serviços da AMN, bem como a Polícia Marítima, nos termos das alíneas c) e d), do Art. 3.º, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, respetivamente, na redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro.

A Polícia Marítima é uma força policial armada e uniformizada, dotada de competência especializada nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM e à AMN, composta por militares da Armada e agentes militarizados, que se regem por estatuto próprio nos termos do Decreto-Lei n.º 148/95, de 21 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 220/2005, de 23 de dezembro, tendo como órgãos de comando próprio: o Comandante-Geral, o 2.º Comandante-Geral, os Comandantes Regionais e os Comandantes Locais. Os órgãos de comando da PM são autoridades policiais e de polícia criminal<sup>243</sup>.

Assim, a DGAM é o serviço, integrado no Ministério da Defesa Nacional, através da Marinha, para efeitos da gestão de recursos humanos e materiais, dotado de autonomia administrativa, responsável pela direção, coordenação e controlo das atividades exercidas pelos seus órgãos e serviços no âmbito da AMN, nos termos do Art. 7.º, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, na redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro.

---

abrangendo toda a ZEE. A margem é uma faixa de terreno contígua ou sobranceira à linha que limita o leito das águas. A margem das águas do mar, bem como a das águas navegáveis ou flutuáveis, sob jurisdição das autoridades marítimas e portuárias, tem a largura de 50 metros, contados a partir da linha da maior preia-mar das águas vivas equinociais ou da crista do alcantil, se for o caso. CF., Art. 3.º, 10.º e 11.º, da Lei n.º 54/2005, de 15 de novembro.

<sup>242</sup> A DGAM sucedeu, para todos efeitos legais, à Direção-Geral de Marinha, repensada após a publicação do Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de setembro e herdeira, nas funções e na dimensão, da Direcção-Geral dos Serviços do Fomento Marítimo criada em 1969, Art. 20.º Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.

<sup>243</sup> Cf., Art. 15.º, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, na redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro.

A DGAM depende diretamente da AMN e apresenta a seguinte estrutura: ao nível central dispõe do Diretor-Geral da Autoridade Marítima, do Conselho Administrativo e dos Serviços Centrais; ao nível regional dispõe do Departamento Marítimo do Norte, do Departamento Marítimo do Centro, do Departamento Marítimo do Sul, do Departamento Marítimo dos Açores, e do Departamento Marítimo da Madeira; ao nível regional dispõe das Capitánias dos portos.

Aos Departamentos Marítimos compete-lhes, através dos respectivos Chefes de Departamento e no espaço sob a respectiva jurisdição, coordenar e apoiar as ações e o serviço das Capitánias, assegurando o cumprimento das disposições relativas à AMN, coordenar e controlar as atividades das Capitánias dos portos e exercer os demais poderes conferidos por lei, nomeadamente o exercício de comando regional da PM, na dependência hierárquica do Diretor-Geral da Autoridade Marítima<sup>244</sup>.

As Capitánias dos portos asseguram, na área da respetiva jurisdição, a execução das atividades que incumbem aos respetivos Departamentos Marítimos, são dirigidas pelos conhecidos Capitães dos Portos hierarquicamente dependentes dos respetivos Chefes de Departamento Marítimo, podendo delegar ou subdelegar competências de carácter administrativo nos seus adjuntos que prestem serviço nas Delegações Marítimas que integram a estrutura da respetiva capitania. Os Capitães dos Portos são, por inerência os Comandantes Locais da PM.

O Capitão do porto é, desde tempos remotos, a autoridade marítima local que tem por incumbência exercer a autoridade do Estado, na área da sua jurisdição, designadamente: no exercício de funções de autoridade marítima; no exercício de funções no âmbito do salvamento e socorro a náufragos; no exercício de funções no âmbito da segurança da navegação; no exercício de funções de carácter técnico-administrativo; no exercício de funções no âmbito do registo patrimonial de embarcações; no exercício de funções de carácter contra-ordenacional; no exercício de funções do âmbito da proteção e conservação do domínio público marítimo e da defesa do património cultural subaquático; no exercício das funções no âmbito da pesca, da aquicultura, e das atividades conexas, executar as competências previstas em legislação específica e demais competências previstas em leis especiais<sup>245</sup>.

Refere-se ainda que estão afetos à DGAM: o Instituto de Socorros a Náufragos; a Escola da Autoridade Marítima; a Direção de Faróis; e a Direcção do Combate à

---

<sup>244</sup> Sobre as competências do Diretor-Geral da Autoridade Marítima e da estrutura e competência do Conselho Administrativo da DGAM conferir a Secção II e a Secção III do Decreto-Lei 44/2002, de 2 de março.

<sup>245</sup> Para maior conhecimento das várias funções do Capitão do porto Cf., o extenso Art. 13.º, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro e pelo Decreto-Lei n.º 121/2014, de 7 de agosto.

Poluição no Mar. Esta última dispõe de uma Divisão de Estudos e Planeamento e uma Divisão Operacional.

### 12.7 Autoridades Portuárias

Das disposições preambulares do Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março, retiramos que o Livro Branco “Política marítimo-portuária rumo ao séc. XXI”, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/98, de 10 de julho, apontava, como linha de orientação, para a atribuição às Autoridades Portuárias<sup>246</sup> uma responsabilidade integrada, em matérias de segurança e controlo ambiental, como fins primeiros a alcançar, nas suas áreas de jurisdição<sup>247</sup>.

Assim, em matéria de segurança marítima e portuária, nas suas áreas de jurisdição compete às Autoridades Portuárias: definir as condições de segurança de funcionamento do porto, em todas as suas vertentes, tendo em atenção a necessidade de garantir, de forma adequada, a sua exploração comercial; definição do assinalamento marítimo, precedida de parecer técnico em matéria de assinalamento, de hidrografia e das competências da AMN, a submeter pelos órgãos locais da DGAM, bem como a instalação, manutenção e funcionamento do mesmo; preparação e emissão de avisos à navegação, sempre que se mostre necessário dar conhecimento público de limitações de condições de segurança existentes ou da sua eliminação; elaboração de normas especiais sobre o acesso, a entrada, a permanência e a saída de navios do porto, em matéria de segurança marítima e portuária, de acordo com o estipulado na regra n.º 1, alínea b), do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar – 1972, de 27 de junho, e de acordo como respetivo regulamento de exploração portuária; certificação da segurança marítima e portuária dos navios e embarcações, quando aplicável, sem prejuízo das competências próprias do Instituto Marítimo-Portuário; promoção da interação dos centros de telecomunicações com a área de segurança portuária, planos de segurança, de contingência e de emergência, designadamente através do Centro de Controlo de Tráfego Portuário, quando exista, e de intercomunicabilidade com a entidade responsável pelo Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo; estabelecimento das condições de navegabilidade nas águas sob sua jurisdição, garantindo, nomeadamente, a manutenção de fundos nas vias navegáveis, nos canais de acesso e zonas de manobra, junto aos cais e terminais, bem como nas áreas de

---

<sup>246</sup> Nos termos do n.º 3, do Art. 1.º, deste diploma legal, são consideradas Autoridades Portuárias, as Administrações dos Portos e os Institutos Portuários. Para uma visão atualizada das Administrações dos Portos, consultar Amadeu Rocha, *Os Modelos de Governo dos Portos*, e Pedro Melo, *As Concessões Portuárias*, in *Direito Administrativo do Mar*, Almedina, Coimbra, 2014, pp. 209 a 231 e 233 a 263, respectivamente.

<sup>247</sup> São áreas de jurisdição portuária as áreas que se encontram sob jurisdição das Autoridades Portuárias, nos termos estabelecidos nos respetivos diplomas estatutários, alínea c) do Art. 2.º, do Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de março.

fundeadouros; definição do uso de meios e das condições de prestação dos serviços de assistência à manobra de navios; fixação de fundeadouros ou dos seus limites e definição da sua utilização; estabelecimento de condicionalismos de atracação e de largada de navios em função das exigências de segurança e dos requisitos de interesse comercial; promoção do cumprimento dos condicionamentos de natureza administrativa ou judicial; fixação de regras de manuseamento, armazenagem e transporte de cargas perigosas e a fiscalização do cumprimento das normas em vigor sobre essa matéria; prevenção e combate à poluição, salvo a matéria relativa a contra-ordenações; participação nas ações referentes à preservação e à proteção do património cultural subaquático e o estabelecimento com as entidades competentes das condições de intervenção; promoção das diligências necessárias à remoção dos cascos ou destroços das embarcações afundadas ou encalhadas e de outros materiais submersos na sua área de jurisdição; solicitar a intervenção das entidades policiais de competência genérica ou especializada para garantir e fiscalizar o cumprimento da lei e dos regulamentos emanados das autoridades competentes e com aplicação na sua área de jurisdição relativa à segurança das instalações, dos equipamentos e dos objetos nelas sediados<sup>248</sup>.

Para a atuação dos diversos departamentos responsáveis pela administração marítima e, simultaneamente coordenadora da gestão e do desenvolvimento das atividades portuárias, conduziu à necessidade de proceder à aprovação de alterações organizacionais, que permitissem tirar benefícios em termos de articulação das atividades e simplificação de procedimentos administrativos destinados à prossecução dos interesses públicos do Estado. Foi neste contexto que foi criado, pelo Decreto-Lei n.º 257/2002, de 22 de novembro, o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos que resultou na fusão do Instituto Portuário, dos Institutos Portuários do Norte, do Centro, do Sul e do Instituto da Navegabilidade do Douro, tendo sido transferidas para o IPTM todas as competências, direitos e obrigações, dos institutos aqui referidos, ficando sujeito à tutela e superintendência do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Cf., Art. 1.º, e 3.º deste diploma legal. O IPTM exercia poderes de autoridade do Estado, na área da sua jurisdição, e no âmbito das suas atribuições, Cf., Artigos 1.º, 3.º 5.º e 6.º, e anexo, Estatuto do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, deste diploma legal.

O Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de setembro instituiu o Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (SNCTM)<sup>249</sup>, que criou um quadro geral de intervenção dos órgãos e serviços públicos responsáveis pelo controlo de tráfego marítimo nas zonas marítimas sob soberania e jurisdição nacional, tal como definidas na Lei n.º 34/2006, de 28 de julho, procedendo à 1.ª alteração do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março, à 3.ª alteração do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, e à 1.ª alteração do Decreto-Lei n.º 198/2006, de 19 de outubro. O SNCTM era coordenado pela Autoridade Nacional de

---

<sup>248</sup> Cf., Art. 2.º e n.º 2 do Art. 3.º, do Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março.

<sup>249</sup> Cf., Art. 1.º, do Decreto-Lei n.º 263/2009, 28 de setembro.

Controlo de Tráfego Marítimo (ANCTM) e exercia as suas competências em todo o território nacional. A ANCTM era exercida, por inerência, pelo Presidente do Conselho Diretivo do Instituto Portuário e dos Transportes, competindo aos restantes órgãos deste instituto, nos termos dos respetivos estatutos, apoiar a ANCTM, na prossecução das suas atribuições<sup>250</sup>. Salienta-se a importância dos Serviços de Controlo de Tráfego Marítimo Costeiro (VTS costeiros) e os Serviços de Controlo de Tráfego Marítimo Portuário (VTS portuários). Nos primeiros temos o Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente (CCTMC), que está integrado no IPTM, bem como as estruturas que compõem o VTS costeiro do continente, e os VTS das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, nos segundos temos os VTS nos portos nacionais<sup>251</sup>. O CCTMC além de organizar, controlar e supervisionar o tráfego marítimo, presta, também, assistência e informações à navegação, funcionando como ponto focal dos serviços de assistência marítima (*maritime assistance services* (MAS)), no âmbito previsto na Resolução A.950 (23) da OMI<sup>252</sup>.

No entanto, o 4.º parágrafo das disposições preambulares do Decreto-Lei n.º 49-A/2012, de 29 de fevereiro, estipula que em resultado da fusão da Direção-Geral das Pescas e Aquicultura e do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos este diploma legal procede à criação da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos<sup>253</sup>.

### **12.8 Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos**

Nos termos do Decreto-Lei n.º 49-A/2012, de 29 de fevereiro, a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa e tutelada pelo Ministério da Agricultura e do Mar<sup>254</sup>, que sucede nas atribuições do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, no domínio da setor marítimo-portuário e da náutica de recreio, sucedendo também nas atribuições, direitos e obrigações da Direção-Geral das Pescas e Aquicultura, exceto nas atribuições no domínio das linhas de orientação estratégica, e sucede, ainda, nas atribuições da Comissão de Planeamento de

---

<sup>250</sup> Idem, Artigos 2.º e 4.º.

<sup>251</sup> Idem Art. 5.º, 9.º, 15.º e 16.º.

<sup>252</sup> Idem Art. 11.º, e 12.º.

<sup>253</sup> Sendo-lhe atribuídos poderes de autoridade para o exercício de funções de fiscalização, que anteriormente se encontravam conferidos a estes anteriores organismos.

<sup>254</sup> Designação usada a partir de 24 de julho de 2013, por sucessão do Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, designação que vigorou durante o período entre 21 de junho de 2011 e 24 de julho de 2013.

Emergência de Transporte Marítimo, Art. 10.º, deste diploma legal. O n.º 1 do Art. 2.º, estabelece a missão da DGRM como “a execução das políticas de preservação e conhecimento dos recursos naturais marinhos, a execução das políticas de pesca, da aquicultura, da indústria transformadora e atividades conexas, do desenvolvimento da segurança e dos serviços marítimos, incluindo o setor marítimo-portuário, bem como garantir a regulamentação, a inspeção, a fiscalização, a coordenação e o controlo das atividades desenvolvidas no âmbito daquelas políticas”. Para o cumprimento desta missão, o n.º 2, deste mesmo artigo, dispõe, em 31 alíneas, um vasto elenco de atribuições a prosseguir pela DGRM.

Destas atribuições, pela relação que têm com o nosso trabalho, merecem destaque as alíneas: “h) Assegurar a certificação da formação profissional no setor das pescas e do transporte marítimo; i) Promover a segurança marítima e portuária, regulamentando, supervisionando, vistoriando e inspeccionando as organizações, as actividades, os navios, os equipamentos e as instalações portuárias, em conformidade com o disposto nos instrumentos legais relevantes da (IMO), da (OIT) e da União Europeia, vigentes na ordem jurídica interna; j) Assegurar a certificação dos navios e dos marítimos nacionais; m) Promover a adoção, aplicação, monitorização e controlo do cumprimento das leis, regulamentos, normas e requisitos técnicos aplicáveis no âmbito das suas atribuições, designadamente das normas nacionais e internacionais relativas à segurança nos setores marítimo e portuário, sem prejuízo das competências por lei atribuídas a outras entidades; cooperar com a entidade responsável pela investigação de acidentes e incidentes marítimos; n) Operar e coordenar os serviços e sistemas de monitorização e controlo de tráfego marítimo, coordenando o desenvolvimento dos respetivos sistemas de apoio; u) Colaborar no desenvolvimento e manutenção do Sistema Nacional de Informação do Ambiente; v) Exercer os poderes que, nos termos da lei, lhe são atribuídos no domínio da administração e da segurança marítima, designadamente os que lhe caibam nos termos do Decreto-Lei n.º 46/2002, de 02 de março, e da náutica de recreio; x) Regulamentar a atividade das entidades que atuam no setor marítimo-portuário e da náutica de recreio, designadamente aprovando normas administrativas de regulamentação do setor; z) Assegurar, no âmbito das suas competências, a representação do Estado Português nos organismos internacionais do setor marítimo-portuário; aa) Promover a aplicação e fiscalizar o cumprimento das leis, dos regulamentos, das normas e dos requisitos técnicos aplicáveis no âmbito das suas atribuições, designadamente das normas nacionais e internacionais relativas ao setor marítimo-portuário, sem prejuízo das competências de outras entidades; bb) Exercer funções de Autoridade Nacional da Pesca, da Autoridade Nacional de Imersão de Resíduos, de Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo e de Autoridade Competente para a Protecção do Transporte Marítimo e dos Portos, nos termos da lei; cc) Contribuir para a definição e atualização das políticas de planeamento civil de emergência, na área do transporte marítimo; dd) A nível da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), contribuir para a definição das políticas e doutrinas adotadas no âmbito do Alto Comité do Planeamento Civil de Emergência da OTAN e assegurar a coordenação das atividades dos delegados portugueses nos organismos dele

dependentes no que diz respeito ao transporte marítimo; ff) Instruir procedimentos contra-ordenacionais no âmbito das suas atribuições e competências; gg) Exercer os poderes sancionatórios que lhe são atribuídos por lei; hh) Exercer as demais atribuições que lhe forem cometidas por lei”.

Pode dizer-se que o processo de inspeção de navios pelo Estado do porto ao nível comunitário se iniciou com a Diretiva n.º 95/21/CE, do Conselho, de 19 de junho de 1995 e com a Diretiva n.º 96/40/CE, da Comissão, de 25 de junho de 1996, relativas à inspeção de navios pelo Estado do porto, as quais foram transpostas para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de julho, que aprovou o Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros (RINE). Este diploma legal veio a ser alterado pelo Decreto-Lei n.º 156/2000, de 22 de julho, que transpôs para o direito interno a Directiva n.º 98/25/CE, do Conselho, de 27 de abril de 1998, a Diretiva n.º 98/42/CE, da Comissão, de 19 de julho de 1998, e a Diretiva n.º 1999/97/CE, da Comissão, de 13 de dezembro de 1999, e pelo Decreto-Lei n.º 284/2003, de 8 de novembro, que transpôs para o direito interno a Directiva n.º 2001/106/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de dezembro de 2001 e a Diretiva n.º 2002/84/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de dezembro de 2002.

Por necessidade de aperfeiçoamento das transposições destas Directivas para o direito interno foi aprovado o Decreto-Lei n.º 547/2007, de 13 de maio, que introduziu alterações no âmbito do regime legal aplicável à intervenção das entidades competentes, definindo também um novo quadro regulamentar nacional, que clarificou as práticas a seguir pela administração, conformando-as com a regulamentação comunitária sobre a matéria.

Tendo em vista o aumento da segurança de navios que escalem portos dos Estados-Membros da UE e a diminuição das consequências de acidentes ou incidentes provocados, foi adotada a Directiva n.º 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, a qual introduziu uma reforma profunda no sistema vigente de inspeção de navios pelo Estado do porto.

O Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março, transpôs para a ordem jurídica interna esta directiva, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto e destinada a contribuir para a redução drástica da presença, nas águas sob jurisdição nacional, de navios que não obedeçam às normas aplicáveis no domínio da segurança marítima, da proteção do transporte marítimo, da proteção do meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo. Este decreto-lei estabelece também critérios comuns para a inspeção pelo Estado do porto de navios estrangeiros que escalem portos e fundeadouros nacionais, bem como os procedimentos de inspeção, detenção e

informação a observar pelas autoridades nacionais competentes<sup>255</sup> neste âmbito pelo que, achamos conveniente fazer uma visita à sua estrutura e conteúdo.

Assim, o Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março, atentas as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 27/2015, de 6 de fevereiro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2013/38/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de agosto de 2013, que altera a Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, apresenta-se com 7 parágrafos preambulares, onde é feita a evolução legislativa comunitária e respetiva transposição para o direito interno, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto desde 1995 até 2012<sup>256</sup>.

Para a realização das atribuições cometidas à DGRM pelo Decreto-Lei n.º 49-A/2012, de 29 de fevereiro e pelo Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março, esta dispõe de uma estrutura constituída por: 1 Director-Geral; 2 Sub Diretores-Gerais, 7 Direcções e 21 Divisões. Pela relação que têm com o tema do nosso trabalho, da estrutura da DGRM salientamos: 1 – A Direcção de Serviços de Administração Marítima (DSAM), que é composta pela: a) – Divisão de Certificação de Navios (DCN); b) – Divisão de Inspeção a Navios Estrangeiros (DINE); c) – Divisão do Pessoal do Mar e Navegadores de Recreio (DPMNR); d) – Divisão de Qualidade e Auditoria (DQA); e) – Divisão de Regulamentação e Assuntos Internacionais (DRAI); 2 – A Direcção de Serviços de Inspeção, Monitorização e Controlo de Atividades Marítimas (DSMC), que é composta pela: a) – Divisão de Operação do Controlo do Tráfego Marítimo (DOCTM); b) – Divisão de Sistemas de Controlo de Tráfego Marítimo (DSCTM); c) – Divisão de Inspeções (DI); d) – Divisão de Planeamento e Controlo (DPC); 3 – A Direcção do Serviço de Ambiente Marinho e Sustentabilidade (DSAS), que é composta pela: a) – Divisão de Monitorização Ambiental (DMA); b) – Divisão de Infraestruturas (DIS). Estas 3 Direcções estão na dependência direta do Director-Geral da DGRM<sup>257</sup>.

Importa referir aqui que a responsabilidade de conformar os navios com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e das condições de vida e de trabalho a bordo é, em primeiro lugar, do Estado de bandeira, pois apoiando-se, na medida do necessário, em organizações reconhecidas, o Estado de bandeira garante plenamente a eficácia das inspeções e vistorias efetuadas no âmbito da emissão dos

---

<sup>255</sup> Entende-se aqui por “Autoridade competente”, a Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) como autoridade responsável pela inspecção pelo Estado do porto, em conformidade com o presente decreto-lei.

<sup>256</sup> Iniciando-se com a Directiva n.º 95/21/CE, do Conselho, de 19 de junho de 1995, transposta para o direito Interno pelo Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de julho e concluindo-se pela Directiva 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março.

<sup>257</sup> Cujas organização interna obedece ao modelo de estrutura hierarquizada, nos termos do Art. 5.º, do Decreto-Lei n.º 49-A/2012, de 29 de fevereiro.



certificados pertinentes. A responsabilidade pela manutenção do estado do navio e do seu equipamento, depois de realizadas as vistorias para cumprimento dos requisitos das convenções aplicáveis ao navio compete à companhia do navio. No entanto, verifica-se que há Estados de bandeira que descumrem gravemente a aplicação e o cumprimento das normas internacionais, pelo que, como segunda linha de defesa contra navios que não obedecem às normas internacionais surgiu, então, a necessidade de existir um outro nível de controlo em conformidade com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios, que é assegurado, tal como previsto nos instrumentos internacionais, pelo Estado do porto, importando clarificar que as inspeções realizadas pelo Estado do porto não substituem, em nenhum momento, as responsabilidades que cabem ao Estado de bandeira. Foi este princípio, que sustenta agora muitas das normas da IMO e o controlo pelo Estado do porto foi introduzido pela IMO através da sua Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos de 1978, (Convenção STCW 1978), exigindo o Art. X desta convenção que as Partes apliquem os requisitos, da STCW 1978, a todos os navios que escalem os seus portos, de modo que não haja desvantagem competitiva para os navios que arvoram bandeira de Estados que não são parte desta convenção. Foi nesta linha de orientação que a UE achou fundamental para assegurar a aplicação uniforme dos princípios de segurança da navegação e de prevenção da poluição, que estão na vontade das políticas comunitárias de transporte e de ambiente, adotou a Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de junho de 1995, relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos comunitários ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios, ou seja, inspeção pelo Estado do porto que *supra* cuidámos.

### **12.9 Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos**

Como diz José António Velho Gouveia, “Navegar em segurança é um objetivo procurado desde que o homem se fez ao mar, mas nunca plenamente alcançado. O que se tem conseguido ao longo de séculos, com grande esforço de toda a comunidade marítima, é reduzir o risco de acidentes e, quando não é possível evita-los, minimizar as suas consequências; seja ao nível da salvaguarda da vida humana no mar, da salvaguarda da propriedade privada (navios), seja ainda da proteção e preservação do meio ambiente marinho.”<sup>258</sup>

---

<sup>258</sup> Cf., José António Velho Gouveia, *Mais um passo fundamental para a segurança marítima em Portugal: a criação do Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos*, em 19 de Dezembro de 2012, disponível em [http://www.pontosdevista.com.pt/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4727:mais-um-passo-fundamental-para-a-seguranca-maritima-em-portugal-a-criacao-](http://www.pontosdevista.com.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=4727:mais-um-passo-fundamental-para-a-seguranca-maritima-em-portugal-a-criacao-)

Efectivamente, descobrir as causas que levaram a determinado acidente ou incidente marítimo pode contribuir para evitar que acidentes ou incidentes marítimos semelhantes venham a ocorrer por causas semelhantes.

Foi neste sentido que a IMO adotou a Resolução A.173 (ES.IV) de 28 de novembro de 1968, relativa às participações nos inquéritos oficiais sobre acidentes marítimos, facultando linhas de orientação aos Estados-Membros e incentivando-os à unificação internacional de práticas de indagação e de processo nos inquéritos oficiais sobre acidentes marítimos que envolvam o Estado de bandeira, o Estado afetado ou que tenha um interesse substancial no acidente ocorrido, em especial quando a sua costa foi contaminada pelo derramamento de petróleo resultante do acidente marítimo. A esta resolução seguiram-se as Resoluções A.440 (XI) de 15 de novembro de 1979 e A.673 (16) de 19 de outubro de 1989. A Resolução A.849 (20) de 27 de novembro de 1997, da IMO revogou estas resoluções, adotando, no seu anexo, o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos.

A Resolução A.849 (20) de 27 de novembro de 1997, foi alterada pela Resolução A.884 (21) de 25 de novembro de 1999, introduzindo nesta, um anexo 2 dispondo linhas de orientação para a investigação de fatores humanos em acidentes e incidentes marítimos.

O Comité de Segurança Marítima da IMO adotou, nos termos da alínea b) do art. 28 da Convenção da Organização Marítima internacional, a Resolução MSC.255 (84) de 16 de maio de 2008, em cujo anexo aprova o Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para a Investigação de Segurança de um Acidente ou de um Incidente Marítimo, (abreviadamente Código de Investigação de Acidentes, CIA), produzindo os seus efeitos a partir de 1 de janeiro de 2010, isto é, a partir da entrada em vigor das alterações ao Regulamento XI-1/6 da Convenção SOLAS de 1974.

Assim, em matéria de investigação de acidentes marítimos deve ter-se em atenção as normas internacionais adotadas pela IMO, salientando-se a Convenção SOLAS, capítulo I, parte C, regulamento 21, a Convenção MARPOL, Art.º 8.º a 12.º, e o CIA.

A Resolução A.849 (21) de 27 de novembro de 1997, na sua versão actualizada, foi inserida na Directiva n.º 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo, e que altera a Directiva n.º 1999/35/CE, do Conselho, de 29 de abril, por sua vez já alterada pela Directiva n.º 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.

---

[do-gabinete-de-prevencao-e-de-investigacao-de-acidentes-maritimos&catid=51:palavra-a&Itemid=83](http://do-gabinete-de-prevencao-e-de-investigacao-de-acidentes-maritimos&catid=51:palavra-a&Itemid=83) , acedido em 28 de julho de 2015.

A Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação técnica de acidentes no setor do transporte marítimo.

Esta lei criou o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM), a quem cabe a investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos, identificando com a maior eficácia e rapidez possível as respetivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios, promover estudos, formular recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima e assegurar a participação em comissões, organismos ou actividades nacionais ou estrangeiras<sup>259</sup>.

O Decreto-Lei n.º 140/2012, de 10 de julho, estipula a sua missão, que é investigar os acidentes e incidentes marítimos, com o objetivo de identificar as causas, elaborar os correspondentes relatórios, promover estudos, formular recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima e assegurar a participação em comissões, organismos nacionais ou estrangeiras. As investigações efetuadas pelo GPIAM não se destinam a apurar quaisquer responsabilidades, civis ou criminais, nem a imputar a culpa aos seus agentes, visando apenas identificar as causas dos acidentes e criar mecanismos futuros de prevenção e de redução de acidentes e incidentes marítimos<sup>260</sup>.

O GPIAM é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa, independente na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, tutelado pelo Ministério da Agricultura e do Mar, cujo apoio logístico e administrativo, indispensável ao seu funcionamento, é prestado pela Secretaria-Geral deste ministério<sup>261</sup>.

Para prosseguir a sua missão, o n.º 2 do Art. 2.º, do Decreto-Lei 140/2012, de 10 de julho, estipula um elenco de atribuições a levar acabo pelo GPIAM, do qual se destaca: 1) – O desenvolvimento das atividades de investigação técnica relativas a acidentes e incidentes marítimos tendo em vista o apuramento das causas respetivas; 2) – Proceder à investigação técnica logo após a verificação do acidente ou incidente marítimo, ou, não sendo possível, no prazo de dois meses após a sua ocorrência; 3) – Elaborar, atempada e rigorosamente, os relatórios das investigações, promovendo a sua divulgação, incluindo as correspondentes conclusões e eventuais recomendações no prazo de doze meses a contar da data da ocorrência do acidente ou incidente marítimo; 4) – Divulgar todas as causas do acidente ou incidente marítimo; 5) – Cooperar nas investigações técnicas levadas a cabo por órgãos de investigação de outros Estados-Membros da UE; 6) – Proceder à recolha e análise de dados relativos à segurança

---

<sup>259</sup> Cf., Art. 4.º, da Lei 18/2012, de 7 de março.

<sup>260</sup> Cf., disposições preambulares do Decreto-Lei 140/2012, de 10 de julho.

<sup>261</sup> Idem disposições preambulares, e Art. 1.º e Art. 6.º.

marítima; 7) – Participar em atividades desenvolvidas a nível de organizações internacionais, ou da EU, no domínio da prevenção e investigação de acidentes marítimos; 8) – Organizar e divulgar a informação relativa à prevenção e investigação de acidentes e incidentes marítimos; 9) – Preparar, organizar e divulgar estatísticas dos acidentes e incidentes marítimos; 10) – Notificar a Comissão Europeia dos acidentes e incidentes marítimos que envolvam um navio que arvore a bandeira nacional, independentemente do local onde ocorra o acidente ou incidente, dos acidentes e incidentes marítimos que ocorram no mar territorial do Estado Português ou nas suas águas interiores qualquer que seja a bandeira do navio ou navios envolvidos nesses acidentes ou incidentes marítimos e, ainda, dos acidentes e incidentes marítimos que impliquem outros interesses legítimos do Estado Português.

Do quadro de competências plasmado no n.º 2 do Art. 2.º, do Decreto-Lei n.º 140/2012, de 10 de julho, se retira que o papel do GPIAM é de grande relevo para se compreender o que esteve na origem do acidente ou incidente que estiver *sub specie* e, assim, se puder agir preventivamente, com base nas conclusões dos relatórios das investigações levadas a cabo, que devem ser devidamente divulgadas, bem como as recomendações de segurança marítima que venham a ser produzidas. Para isso, o GPIAM é constituído por um Diretor, que dirige, e um corpo de Investigadores cujo perfil, qualitativo e quantitativo, é aprovado pelo membro do Governo responsável pela área do mar, onde o conhecimento das *leges artis* dos navios, e do mar, deverá ser, necessariamente, muito elevado, para se alcançar o pretendido melhoramento da segurança marítima e da preservação natural do meio ambiental marinho.

Com estes predicados, e tendo em conta que o GPIAM é independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de tomada de decisão, da DGRM, da DGAM, das demais entidades com poder de autoridade marítima no quadro do SAM, e de qualquer outra entidade cujos interesses possam colidir com as funções que lhe são confiadas, estão criadas as condições para que a prevenção e investigação de acidentes e incidentes marítimos alcancem o objetivo pretendido pelo legislador internacional, comunitário e nacional, isto é, a presença nos mares de navios mais seguros e mais amigos do meio marinho e costeiro.

## **12.10 Autoridades Competentes para Autorizar Locais de Refúgio para**

### **Navios em Perigo**

Sabemos que não é fácil tomar a decisão de conceder ou recusar um local de refúgio a um navio em perigo, em resultado de um acidente ou incidente marítimo, que envolva derrames de hidrocarbonetos ou outras substâncias perigosas, e possa vir a causar poluição substancial ao meio marinho e áreas costeiras. Mas, se o pedido de concessão de um local de refúgio vier a ser formalizado, pelo comandante do navio em perigo, qual é a entidade nacional que tem a competência legal para o efeito? É a questão que vamos tentar responder.

Em termos internacionais, atento o primado do princípio da soberania dos Estados, é da competência dos órgãos detentores do poder de cada Estado, determinar quem pode conceder ou recusar um local de refúgio a um navio que se encontre em perigo, nas águas sob a sua soberania e/ou jurisdição, com base nas normas internacionais por si ratificadas e tendo em conta as Resoluções A.949 (23) de 5 de dezembro de 2003 “*Guidelines on places of refuge for ships in need assistance*” e A.950 (23) de 5 de dezembro de 2003 “*Maritime Assistance Services*”, ambas da IMO, pese embora o facto de estas Resoluções não terem peso vinculativo, traçando apenas linhas de orientação que os Estados devem seguir mas a elas não estão vinculados.

Em termos comunitários, sugue-se também o primado do princípio da soberania dos Estados, devendo cada Estado-Membro da UE ter como base na decisão a tomar, além das Resoluções A.949 (23) de 5 de dezembro de 2003 “*Guidelines on places of refuge for ships in need assistance*” e A.950 (23) de 5 de dezembro de 2003 “*Maritime Assistance Services*”, ambas da IMO, embora sem peso vinculativo, a Directiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho, que revogou a Directiva n.º 93/75/CE, do Conselho, de 13 de setembro, e a Directiva n.º 2009/17/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que alterou a Directiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, porque todos os Estados-Membros da UE estão vinculados a estas Diretivas.

Em termos nacionais, atento o primado do princípio da soberania de cada Estado, é da competência dos órgãos detentores do poder nacional, determinar quem pode conceder, ou recusar um local de refúgio a um navio que se encontre em perigo, nas águas sob a sua soberania e/ou jurisdição, com base nas normas internacionais por si ratificadas e tendo em conta as Resoluções A.949 (23) de 5 de dezembro de 2003 e A.950 (23) de 5 de dezembro de 2003 e, na qualidade de Estado-Membro da UE terá de seguir a Diretiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho e a Diretiva n.º 2009/17/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, porque a elas está vinculado, e ter como base o direito interno.

#### **12.11 Autoridade Nacional Competente para Autorizar Locais de Refúgio para Navios em Perigo**

Perante a formalização de um pedido, para a concessão de um local de refúgio, pelo comandante de um navio que se encontra em perigo, em resultado de um acidente, ou incidente marítimo, que envolva derrames de hidrocarbonetos ou outras substâncias perigosas, e possa vir a causar poluição substancial ao meio marinho e áreas costeiras, vamos tratar, seguidamente, de quem é a competência, no nosso país, para satisfazer ou recusar essa concessão, tendo em conta o Direito Internacional, o Direito Comunitário e o Direito Interno vigente aplicável.

O Decreto-Lei n.º 94/96, de 17 de julho, transpõe para o direito interno a Diretiva n.º 93/75/CE, do Conselho, de 13 de setembro de 1993, relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes.

Este diploma legal foi alterado pelo Decreto-Lei n.º 367/98, de 23 de novembro, que transpõe para o direito interno as alterações introduzidas à Diretiva n.º 93/75/CE, do Conselho, de 13 de Setembro de 1993, pela Directiva 96/39/CE, da Comissão, de 19 de junho, e pela Diretiva n.º 97/34/CE, da Comissão, de 6 de Junho.

O Decreto-Lei n.º 169/2000, de 8 de agosto, introduziu no direito interno as alterações produzidas na Diretiva n.º 93/75/CE, do Conselho, de 13 de setembro de 1993, pela Directiva n.º 98/55/CE, da Comissão, de 17 de julho de 1998, e pela Diretiva n.º 98/74/CE, da Comissão, de 1 de outubro de 1978, no que concerne à matéria referente à versão em vigor para alguns dos instrumentos internacionais reguladores aplicáveis, em particular a Convenção MARPOL, o CIBC, o CIGC, e as alterações de alguns instrumentos legais.

O Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, a qual reforça, alarga e produz alterações significativas ao estabelecido na Diretiva n.º 93/75/CE, na sua forma actualizada, e institui um sistema de intercâmbio de dados referentes às cargas perigosas transportadas pelos navios, entre as autoridades competentes dos Estados-Membros pelo que, a Diretiva n.º 2002/59/CE revogou a Diretiva n.º 93/75/CE<sup>262</sup>.

No entanto, a Resolução A.949 (23) de 05 de Dezembro de 2003 da IMO, intitulada “*Guidelines on places of refuge for ships in need assistance*” reconhecendo a possibilidade que os navios no mar têm de encontrar situações de necessitarem de assistência, relacionada com a segurança da vida e da proteção do meio marinho; reconhecendo a importância e a necessidade de fornecer orientações aos capitães e/ou salvadores dos navios que necessitem de assistência; reconhecendo a necessidade de equilibrar a prerrogativa de um navio necessitar de assistência, e de um lugar de refúgio, com a prerrogativa de um Estado costeiro proteger o seu litoral; reconhecendo que o fornecimento de um quadro de orientações comum para ajudar os Estados-Membros costeiros a determinarem os locais de refúgio, para navios que necessitem de assistência, e responderem eficazmente aos pedidos de cedência desses locais de refúgio, traduzir-se-ia materialmente no aumento da segurança marítima e da proteção do ambiente marinho; recordando as obrigações e procedimentos dos capitães dos navios relativas à assistência de pessoas em perigo no mar, estabelecidas na Convenção SOLAS 1974, conforme alterada; recordando que a Convenção SAR 1979, conforme alterada, estabelece um sistema abrangente para o salvamento de pessoas em perigo no mar, mas que não aborda a questão dos navios que necessitam de assistência e

---

<sup>262</sup> Nos termos do Art. 30.º, da Diretiva n.º 2002/59/CE.

considerando as recomendações feitas, a este respeito, pelo Comité de Segurança Marítima, pela Comissão de Protecção do Meio Marinho, pelo Comité Jurídico e pelo Sub-Comité da Navegação:

Aprovou as, *guidelines on places of refuge for ships in need of assistance*, linhas de orientação dos locais de refúgio para navios que necessitem de assistência, cujo texto consta em anexo a esta resolução.

Na sequência destas linhas de orientação, e tendo em conta os bons resultados obtidos por novos dispositivos técnicos, como por exemplo, os sistemas de identificação automática de navios, e a necessidade de assegurar a coerência das políticas nacionais em matérias, como seja, de planos para acolhimento de navios em dificuldade que, no âmbito do Pacote Erika III, a Directiva n.º 2009/17/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, alterou a Directiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, visando, nomeadamente, o reforço do acompanhamento dos navios através do sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas desenvolvido pela Comissão Europeia em colaboração com os Estados-Membros, *SafeSeaNet*, o estabelecimento de um quadro reforçado para o acolhimento em locais de refúgio dos navios em dificuldades, possibilitando deste modo a redução dos riscos de acidente e de poluição e a melhoria das intervenções das autoridades competentes em caso de poluição ou de risco de poluição, bem como a instalação e utilização de equipamentos de identificação automática de navios, (AIS).

O Decreto-Lei n.º 52/2012, de 7 de março, transpôs<sup>263</sup> para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2009/17/CE, que altera a Directiva n.º 2002/59/CE, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação de navios, altera e republica o Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho.

O Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, com a redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 52/2012, de 7 de março, visa no seu objeto a instituição, no território nacional, de um sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios com vista a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo, melhorar a resposta das autoridades a acidentes, a incidentes ou a situações potencialmente perigosas no mar, incluindo operações de busca e salvamento, e contribuir para uma melhor prevenção e deteção da poluição causada pelos navios, cujo âmbito de aplicação é os navios de arqueação bruta igual ou superior a 300, excepcionando os navios das marinhas de guerra e navios pertencentes a um Estado-Membro utilizados em serviço público de natureza não comercial. O Art. 3.º, deste diploma legal, apresenta um elenco alargado de definições<sup>264</sup>.

---

<sup>263</sup> Deveria ter sido transposta até 30 de Novembro de 2010, nos termos do Art. 2.º, desta directiva.

<sup>264</sup> De onde releva: "Navio" qualquer navio de mar ou veículo marinho; "Mercadorias poluentes" os hidrocarbonetos, as substâncias nocivas e as substâncias prejudiciais

Neste quadro, e do conhecimento *ab initio* de um acidente ou incidente marítimo que envolva derrames de hidrocarbonetos, ou outras substâncias perigosas provocados por um navio, ou navios envolvidos, originando poluição substancial ao meio marinho e áreas costeiras e podendo vir a afetar sobremaneira o ecossistema, a economia e a vida das populações ribeirinhas, qual é a autoridade nacional competente para autorizar ou recusar a entrada de um navio num local de refúgio?

A resposta a esta questão terá de ser encontrada no Título III, do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, com a redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 52/2012, de 7 de março.

Efetivamente, o n.º 1 do Art. 19.º, deste decreto-lei, estipula que “O membro do Governo responsável pela área do mar é a autoridade nacional competente para autorizar a entrada de um navio em dificuldades num qualquer local de refúgio em águas sob jurisdição portuguesa e para decidir sobre o destino ou a melhor forma de assistir o navio em dificuldade, tendo em conta a necessidade de proteção dos bens públicos e privados e outras circunstâncias externas, nomeadamente meteo-oceanográficas que possam afetar o navio”.

Do n.º 2 deste mesmo artigo retiramos que esta decisão é tomada após ouvida a Comissão Técnica para Acolhimento de Navios em Dificuldade, a qual se pronuncia após proceder a uma avaliação prévia da situação, realizada com base nos planos para o acolhimento de navios em dificuldade<sup>265</sup>.

---

conforme definição nos anexos I, II e III da Convenção MARPOL, como actualizada; “Local de refúgio” é um porto, parte de porto, outro espaço abrigado para manobrar, um fundeadouro ou qualquer outra área identificada em plano de acolhimento de navios em dificuldade; “Acidente” qualquer acidente na aceção do código da OMI para a investigação de acidentes e incidentes marítimos; “Navio em dificuldade” é um navio ou uma embarcação de pesca que se encontre numa situação que possa causar a sua perda ou representar um perigo para o ambiente ou para a navegação, sem prejuízo das normas da Convenção SAR relativas ao resgate de pessoas.

<sup>265</sup> O Art. 19.º A elenca as entidades responsáveis pela elaboração e manutenção destes planos, com base nas Resoluções A.949(23) e A.950(23) da OMI; estabelece um conjunto de elementos que devem constar nos planos; devendo ser publicados na página electrónica da DGRM o nome e o endereço de contato do membro do Governo responsável pela área do mar, e do CCTMC que funciona como ponto focal do MAS, autoridade nomeada para receber e tratar os relatos, nos termos do n.º 4 do Art. 11.º, do Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro e da Resolução A.950(23) da OMI. Estes planos são aprovados por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da defesa nacional, dos transportes marítimos e do ambiente; sendo da responsabilidade da DGRM a disponibilização das informações pertinentes relacionadas com estes planos que venham a ser pedidas pelos Estados-Membros vizinhos.



A CTAND é composta por: Autoridade Nacional de Controlo do Tráfego Marítimo, que convoca e preside; um representante da DGRM; um representante da DGAM; um representante do CN; um representante da APA, I.P; um representante do IST; um representante do IPMA, I.P.

Pode ainda integrar, em razão da matéria, representantes de outras entidades como sejam: O capitão do porto em cujo espaço de jurisdição se encontre o navio; um representante da autoridade portuária do local de refúgio a conceder; um representante da ANPC; um representante do SEF; um representante do IH; um representante da DGPC; e um representante do TP, I.P.

Reúne, ordinariamente, uma vez por ano, com vista ao intercâmbio de conhecimentos e melhoria das medidas tomadas, e, extraordinariamente, sempre que as circunstâncias o imponham.

Nos termos do Art.19.º-B conjugado com o Art.19.º compete ao membro do Governo que tutela a área do mar, aceitar um navio em perigo num local de refúgio, após uma avaliação prévia da situação e tendo como base os planos para o acolhimento de navios em perigo, sempre que se considere que a concessão, daquele local de refúgio específico, é a medida mais adequada para a proteção de vidas humanas e do ambiente e para a estabilização da situação do navio.

Este membro do Governo, de acordo com as circunstâncias, e em especial em caso de ameaça à segurança marítima e à proteção do meio ambiente, pode tomar qualquer uma das medidas plasmadas na lista, não exaustiva, do anexo IV do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, como republicado.

Assim<sup>266</sup>, “Quando, no seguimento de um incidente ou em circunstâncias, do tipo das descritas no artigo 18.º, [do DL n.º 180/2004, de 27 de Julho, como republicado] que afetem um navio, as entidades competentes<sup>267</sup>, em razão da matéria considerem, no quadro do direito internacional, que é necessário afastar, reduzir ou eliminar um perigo grave e iminente que ameaça o seu litoral ou interesses conexos, a segurança dos outros navios e a segurança das suas tripulações e passageiros ou das pessoas em terra, ou proteger o meio marinho, as referidas autoridades podem, nomeadamente:

- a) Restringir os movimentos do navio ou impor-lhe um itinerário, exigência esta que, não afeta a responsabilidade do comandante na segurança do governo do seu navio;

---

<sup>266</sup> Nos termos do Anexo IV do DL n.º 180/2004 de 27 de Julho, como republicado.

<sup>267</sup> São autoridades competentes a DGRM, a DGAM, a ANCTM, a AP e os Capitães dos Portos. Cf., Artigos 17.º e 18.º do DL 180/2004, de 27 de julho, como republicado, e n.º 4 do Art. 13.º, do DL 44/2002 de 2 de março.

- b) Notificar o comandante do navio para que elimine o risco para o ambiente ou a segurança marítima;
- c) Enviar a bordo de um navio uma equipa de avaliação com a missão de determinar o grau de risco, assistir o comandante na correção da situação e manter informado o centro costeiro competente;
- d) Intimar o comandante a seguir para um local de refúgio, em caso de perigo iminente, ou impor a pilotagem ou o reboque do navio”.

Estas medidas podem também ser aplicadas às companhias de assistência, salvados e reboques, quando o navio for rebocado ao abrigo de um contrato de reboque ou salvados.

Conhecida, então, a autoridade nacional competente para autorizar, ou recusar, locais de refúgio para navios em perigo, que envolvam derrames de hidrocarbonetos ou outras substâncias perigosas, podendo, por isso, vir a provocar forte poluição ao meio marinho e áreas costeiras envolventes, afetando substancialmente o ecossistema, a economia e a vida das populações, importa tecer algumas considerações que se nos afiguram pertinentes:

1.º - O legislador nacional atribuiu esta competência ao poder político, *in concreto*, ao membro do Governo responsável pela área do mar, atualmente a Ministra do Mar<sup>268\_269</sup>.

2.º - A decisão a tomar, por esta autoridade competente, é antecedida da audição da CTAND, que só se pronuncia depois de ter procedido a uma avaliação da situação do navio, ou navios, envolvidos, tendo por base os planos para o acolhimento de navios em perigo. Esta comissão técnica é composta por um mínimo de 7 pessoas, representantes de outros tantos órgãos, podendo vir a integrar mais um conjunto de 7 pessoas, também representantes de igual número de órgãos<sup>270</sup>. Daqui se retira que para a tomada da

---

<sup>268</sup> Pela Ministra da Agricultura, do Mar, Ambiente e Ordenamento do Território, durante o período compreendido entre 8 de março de 2012 (data de entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 52/2012 de 7 de março) e 24 de julho de 2013 e pela Ministra da Agricultura e do Mar, durante o período compreendido entre 24 de julho de 2013 (remodelação de Governo) e 26 de novembro de 2015, na vigência do XIX e XX Governos Constitucionais.

<sup>269</sup> Nos termos do n.º 1 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 179/2004, pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, tutela do IPTM, nos termos do n.º 3 de Art. 1.º, do DL n.º 257/2002, de 22 de novembro, na vigência do XVI, XVII e XVIII Governos Constitucionais. E pela Ministra da Agricultura, do Mar, Ambiente e Ordenamento do Território, desde 21 de junho de 2011 (data de tomada de posse do XIX Governo Constitucional) até 8 de março de 2012 (data de entrada em vigor do DL n.º 52/2012, de 7 de janeiro).

<sup>270</sup> Cf., n.º 3 e 4 do Art. 19.º, do DL n.º 180/2004, de 27 de Julho, como republicado.

decisão é necessário: a) uma avaliação prévia da situação, b) existência de planos, atualizados, para acolhimento de navios em perigo, c) disponibilidade permanente de todos os elementos que, em cada caso, constituam a CTAND, dado que um pedido de cedência de um local de refúgio para um navio, ou navios, pode chegar em qualquer momento e há que lhe dar resposta sustentada e atempadamente.

3.º - É verdade que a autoridade nacional competente pode tomar qualquer uma das medidas contidas na lista não exaustiva do anexo IV do DL n.º 180/2004, de 27 de julho<sup>271</sup>, de acordo com as circunstâncias e, em especial, em casos de ameaça à segurança marítima e à proteção de ambiente, mas parece-nos que a expressão “de acordo com as circunstâncias” pode criar algum embaraço na decisão a tomar, pelo sentido amplo que transmite, conduzindo à interrogação: mas que circunstâncias? Pelo que, nos parece que o legislador deveria ter sido mais específico.

4.º - No entanto, a sua decisão, por norma, ancorar-se-á no parecer da CTAND, que se pronuncia após proceder a uma avaliação prévia da situação, *sub júdice*, cuja constituição pode variar entre 7 a 14 elementos em razão da matéria, isto é, em função de um conjunto alargado, e necessário, de informações, do qual se poderá destacar: a gravidade do acidente e/ou incidente; a sua dimensão; o tipo e quantidade da carga transportada pelo navio, ou navios acidentados; a contaminação ambiental previsível e a estima da sua chegada à costa, e em que extensão; a definição dos meios, de combate, necessários; e a previsão dos danos humanos, ecológicos ambientais e económicos.

5.º - Parece-nos, assim, que o parecer da CTAND não será fácil de ser apresentado em tempo útil, tendo em conta o número de entidades representadas, e, acima de tudo, tendo em conta que poderemos estar em situações de tal urgência, que o decidir em tempo, mesmo correndo algum risco decisório, marcará a diferença entre a utilidade ou o fracasso da decisão tomada, na cedência ou recusa do local de refúgio, solicitado pelo comandante do navio, ou navios acidentados.

6.º - Temos alguma dificuldade em entender o motivo pelo qual o legislador não considerou a participação informativa, e conselheira, da AMN ao decisor político<sup>272</sup>, na tomada de decisão para autorizar, ou não, a cedência de um qualquer local de refúgio para navios em perigo, em águas sob soberania e/ou jurisdição nacional, tanto mais que, órgãos relevante na problemática dos locais de refúgio para navios em perigo, chamados à CTAND estão na dependência hierárquica da AMN<sup>273</sup>, como sejam: a DGAM<sup>274</sup>; o CN; as Autoridades Marítimas Regionais e Locais; e o IH.

---

<sup>271</sup> Por remissão do n.º 5 do Artigo 19.º deste diploma legal.

<sup>272</sup> Ministro que no tempo tutele a área do mar, nos termos do n.º 1 do Art. 19.º, do DL n.º 180/2004, de 27 de julho, como republicado.

<sup>273</sup> O Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA) é, por inerência, a AMN e nesta qualidade funcional depende do Ministro da Defesa Nacional, nos termos do n.º 2 do

7.º - Do quadro jurídico vigente retiramos que: por um lado, o Chefe do Estado-Maior da Armada é, por inerência, a Autoridade Marítima Nacional, tendo na sua dependência hierárquica a Direcção-Geral da Autoridade Marítima, tutelada pelo Ministro da Defesa Nacional; por outro lado, a competência para autorizar, ou não, a entrada de um navio em dificuldades num qualquer local de refúgio sob soberania e/ou jurisdição nacional é da Ministra do Mar, que tutela a Direcção-Geral dos Recursos Naturais Segurança e Serviços Marítimos, direção esta, que tem na sua dependência hierárquica a Autoridade Nacional de Controlo do Tráfego Marítimo<sup>275</sup>, a quem incumbe convocar e presidir a Comissão Técnica para Acolhimento de Navios em Dificuldade.<sup>276</sup> Parece-nos que, aqui, se nota alguma incongruência legislativa, a qual poderá trazer algum constrangimento na tomada de decisão urgente e eficaz, para autorizar um navio, ou navios, em perigo a demandar um qualquer local de refúgio em águas sob soberania e/ou jurisdição portuguesa, no sentido de considerar que a decisão tomada é a posição mais adequada à situação, *in casu*.

8.º - Parece-nos correta a posição do legislador em atribuir a competência para autorizar a cedência ou recusa de locais de refúgio para navios em perigo ao poder político executivo, pelo facto de este poder resultar da vontade do povo, através do voto universal e secreto, revestindo-se de autêntica legitimidade democrática, sempre que é necessário decidir, mesmo que não se tenha a certeza de que a decisão tomada seja a mais correta, e mais conveniente, quando tem de se decidir em situações de emergência,

---

Art. 2.º, do DL n.º 235/2012, de 31 de outubro, que alterou o DL n.º 44/2002, de 2 de março.

<sup>274</sup> Também nos termos do n.º 1 do Art. 2.º, do DL n.º 235/2012, de 31 de outubro, que alterou o DL n.º 44/2002, de 2 de março, diz: " A AMN é a entidade responsável pela coordenação das atividades, de âmbito nacional, a executar pela Armada, pela Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e pelo Comando-Geral da Polícia Marítima (CGPM), nos espaços de jurisdição e no quadro de atribuições definidas no Sistema de Autoridade Marítima, com observância das orientações definidas pelo Ministro da Defesa Nacional, que aprova o orçamento destinado à AMN."

<sup>275</sup> Nos termos da sub alínea ii) da alínea I) do n.º 3 do Art. 34.º, conjugado com a alínea q) do n.º 2, do Art. 16.º, ambos os artigos do DL n.º 7/2012 de 17 de março. Salienta-se que, anteriormente a este diploma legal, a Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo era presidida pelo Presidente do Conselho Diretivo do Instituto Portuário e dos Transportes, I.P. (IPTM, I.P.), por inerência, nos termos do n.º 2, do Art. 2.º, do DL n.º 263/2009, de 28 de setembro. Este Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos foi criado em 2002, nos termos do n.º 1 do Art. 1.º, do DL n.º 257/2002, de 22 de novembro, tendo ficado sob a tutela do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, de acordo com o n.º 3 deste mesmo artigo, e foi extinto nos termos do Art. 34.º, do DL n.º 7/2012 de 17 de março, sendo as suas funções atribuídas à DGPM, à DGRM, ao IPMA, I.P. e ao IMT, I.P.

<sup>276</sup> Nos termos da alínea a), do n.º 3, do Art. 19.º, do DL n.º 180/2004, de 27 de julho, como republicado.

porque a decisão fora de tempo, ou a falta dela, pode tornar-se mais catastrófica do que aquela que for tomada em tempo, e conscientemente baseada nos dados conhecidos e existentes à data da tomada da decisão.

Tomando posição, parece-nos que perante o pedido de autorização para a cedência de um local de refúgio em áreas sob soberania e/ou jurisdição portuguesa, tendo por base as informações fornecidas pelo comandante do navio, ou navios acidentados, o conhecimento dos dados monitorizados da viagem desse, ou desses, navios, da quantidade e qualidade da sua, ou suas, cargas, a autorização solicitada deve ser positiva, assente no princípio de que qualquer facto que afete o funcionamento e o desempenho de um navio no mar é mais fácil de o resolver em terra do que no mar. Deste modo, e em face do conhecimento objetivo disponível da situação e da necessidade de agir, em tempo, estamos convencidos de que a cedência do local de refúgio mais adequado ao caso, *in concreto*, é a medida mais adequada e menos gravosa para a proteção de vidas humanas, para a defesa do meio ambiente e para alcançar a normalidade da situação do navio, ou navios. Neste sentido, impõe-se, *ab initio*, acompanhar, atenta e permanentemente, o evoluir da situação, incluindo o envio de meios aéreos e navais para, *in loco*, procederem a uma avaliação real da situação, com reporte permanente para as autoridades competentes em terra, prestarem o socorro e a assistência necessária, e possível, sem restrições, incluindo a contenção da poluição do meio marinho com meios adequados. No entanto, não descuramos a possibilidade de a autorização concedida para a cedência de um local de refúgio para um navio em perigo, que está provocando, ou possa vir a provocar, derrames de hidrocarbonetos proveniente da sua carga ou do combustível de bancas<sup>277</sup>, ou outras substâncias perigosas, possa vir a ser revogada se, no decurso das operações conducentes a levar o navio para o local de refúgio, legitimamente autorizado, forem conhecidos factos novos ou, até então, desconhecidos, que conduzam à perceção inequívoca de que a condução do navio ao local de refúgio autorizado vai promover uma catástrofe maior do que aquela que surgirá, de resolver a situação do navio no mar, qualquer que ela seja. Na dúvida, e tendo em conta os casos paradigmáticos do Erika, do Castor e do Prestige, entendemos que deverá correr-se o risco de autorizar a cedência do local de refúgio para navios em perigo, na esperança de vir a obter a menor quantidade possível de danos humanos, ambientais, ecológicos e económicos.

### 13. Legislação Internacional

---

<sup>277</sup> Combustível de bancas é qualquer hidrocarboneto, de origem mineral, utilizado na propulsão do navio, ou usado na sua exploração, incluindo óleos e massas lubrificantes, e seus resíduos. Cf., n.º 5, do Art. 1.º, da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos por Poluição causada por Combustível de Bancas, adotada em Londres, em 23 de março de 2001, aprovada pela Resolução da Assembleia da República, n.º 62/2015.

(1) – Resolução A.173 (ES.IV) de 28 de novembro de 1968 da IMO. É relativa às participações nos inquéritos oficiais sobre acidentes marítimos, facultando linhas de orientação aos Estados-Membros e incentivando-os à unificação internacional de práticas de indagação e de processo nos inquéritos oficiais sobre acidentes marítimos que envolvam o Estado de bandeira, o Estado afetado, ou que tenha um interesse substancial no acidente ocorrido, (em especial quando a sua costa foi contaminada pelo derramamento de petróleo resultante do acidente marítimo). A esta resolução seguiram-se as Resoluções A.440 (XI) de 15 de novembro de 1979 e A.673 (16) de 19 de outubro de 1989, que foram revogadas pela Resolução A.849 (20) de 27 de novembro de 1997, todas da IMO.

(2) – Resolução A.849 (20) de 27 de novembro de 1997 da IMO. Adota o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos no seu anexo, convidando todos os Governos em causa a tomar as medidas adequadas para a aplicação deste código e pede a todos os Estados de bandeira para realizarem uma averiguação sobre todos os acidentes marítimos graves<sup>278</sup> e muito graves<sup>279</sup> e fornecer à IMO todas as conclusões relevantes. Esta Resolução revogou as Resoluções A.173 (ES.IV) de 28 de novembro de 1968, A.440 (XI) de 15 de novembro de 1979 e A.673 (16) de 19 de outubro de 1989, da IMO. Refere-se que o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos adotado no anexo da Resolução A.849 (20), foi inserido, na sua versão actualizada, na Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de abril de 2009, nos termos do Art. 3.º, nº 1, desta diretiva

(3) – Resolução A.851 (20) da IMO, adotada em 27 de novembro de 1997<sup>280</sup>, relativa aos Princípios Gerais para Sistemas de Informação de Navios e Requisitos de Comunicação do Navio, Incluindo as Linhas de Orientação para Incidentes Envolvendo Mercadorias Perigosas, Substâncias Nocivas e/ou Poluentes Marinhos.

---

<sup>278</sup> Acidente marítimo grave é qualquer acidente, ocorrido com um navio ou navios, que não se qualifica como acidente marítimo muito grave e que envolve um incêndio, explosão, encalhe, colisão, danos causados por mau tempo, mar e gelo, fendas ou suspeita de defeitos no casco, etc., resultando em danos estruturais que tornam o navio incapaz para navegar, por inundações de compartimentos, imobilização dos motores principais, grandes danos em alojamentos, etc., ou provocando poluição (independentemente da quantidade) ou que se encontra em colapso necessitando de assistência de rebocadores ou de local de refúgio. Cf., Resolução A.849 (20) de 27 de novembro de 1997, ponto 4.3, da IMO.

<sup>279</sup> Acidente marítimo muito grave é qualquer acidente que envolve um navio causando a sua perda total, a perda de vida ou provoque poluição grave. Cf., Resolução A.849 (20) de 27 de novembro de 1997, ponto 4.2, da IMO.

<sup>280</sup> Revogou a Resolução A, 648 (16), adotada em 19 de outubro de 1989.

(4) – Resolução A.852 (20) da IMO, adotada em 27 de novembro de 1997, relativa a Linhas de Orientação para a Estrutura de um Sistema Integrado de Planos de Contingência para Situações de Emergência a Bordo de Navios.

(5) – Resolução A.884 (21) de 25 de novembro de 1999 da IMO. Altera a Resolução A.849 (20) de 27 de novembro de 1997, introduzindo nesta um Anexo 2, que contem as diretrizes para a Investigação de Fatores Humanos em Acidentes e Incidentes Marítimos<sup>281</sup>, cujo objetivo é fornecer conselhos práticos para a investigação sistemática de fatores humanos em acidentes e incidentes marítimos para permitir o desenvolvimento de medidas eficazes de análise e ação preventiva, tendo em vista a intenção de prevenir acidentes e incidentes marítimos semelhantes no futuro. Esta resolução convida os governos dos Estados-Membros a implementarem as diretrizes do anexo logo que possível, e na medida em que as legislações nacionais o permitam, com vista a melhorar a qualidade e integridade das investigações e relatórios de acidentes e incidentes marítimos, e solicita ao Comité de Segurança Marítima e ao Comité de Proteção do Meio Ambiente Marinho para manterem estas diretrizes e alterá-las quando necessário.

A OMI incentivou a cooperação e o reconhecimento da existência de interesses mútuos entre os Estados-Membros, através de várias resoluções. A primeira delas foi a Resolução A.173 (ES.IV) de 28 de novembro de 1968, seguindo-se a Resolução A.322 (IX), A Realização de Investigações de Acidentes Marítimos, de 12 de novembro de 1975; a Resolução A.440 (XI), Troca de Informações para Investigação de Acidentes Marítimos, de 15 de novembro de 1979; a Resolução A.442 (XI), Necessidades das Administrações em Termos de Recursos Humanos e Materiais para a Investigação de Acidentes e a Violação de Convenções, de 15 de novembro de 1979; a Resolução A.637 (16), Cooperação em Investigação de Acidentes Marítimos de 19 de outubro de 1989. Estas Resoluções foram reunidas e ampliadas pela OMI através da Resolução A.849 (20) e A.884 (21), indicadas *supra*.

(6) – Resolução MSC.255 (84) de 16 de maio de 2008 do Comité de Segurança Marítima (CSM) aprova, nos termos da alínea b) do art. 28 da Convenção OMI, o Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para Investigação de Segurança de um Acidente Marítimo ou de um Incidente Marítimo, (Código de Investigação de Acidentes, (CIA)) em anexo a esta resolução, e convida os governos dos países subscritores da Convenção da OMI a observarem que este Código vai produzir efeitos a partir da [1 de Janeiro de 2010] entrada em vigor das alterações ao Regulamento XI-1/6 da Convenção Internacional para a Segurança da Vida Humana no Mar de 1 de novembro de 1974, alterada pela Resolução MSC.257 (84) de 16 de maio de 2008, do Comité de Segurança Marítima.

---

<sup>281</sup> Para efeitos destas diretrizes, os termos “acidentes e incidentes marítimos” incluem acidentes de trabalho, resultando em perda de vida ou ferimentos graves.

O CIA baseia-se, de acordo com o seu prefácio, nas melhores práticas de investigação de acidentes e incidentes marítimos estabelecidas pelo Código para a Investigação de Acidentes e de Incidentes Marítimos, adotado pela OMI através da Resolução A.849 (20) de 27 de novembro de 1997 da IMO.

Este código procura promover a cooperação entre os Estados e uma abordagem comum à investigação de acidentes e incidentes marítimos e, embora disponha alguns normas obrigatórias, acaba por reconhecer as diferenças entre a legislação internacional e as legislações nacionais, em relação à investigação de acidentes e incidentes marítimos, tendo como fim facilitar investigações de segurança marítima objetivas, em benefício dos Estados de bandeira, dos Estados costeiros, da OMI e, *lato sensu*, da navegação marítima.

O objeto do CIA é proporcionar procedimentos comuns, para serem seguidos pelos Estados, na realização de investigações de segurança marítima, de acidentes e incidentes marítimos, sendo que estas investigações não se destinam a atribuir culpa nem a determinar responsabilidade, mas sim a impedir, através dos seus ensinamentos, que no futuro ocorram acidentes ou incidentes marítimos, o que será alcançado através dos Estados, pelo emprego de metodologias e abordagens coerentes, que permitam e incentivem a uma gama ampla de investigações, no interesse de revelar os fatores causais e outros riscos para a segurança e fornecer relatórios à OMI, de modo a tornar possível uma larga disseminação das informações, para ajudar a atividade marítima internacional a tratar das questões relacionadas com a segurança marítima<sup>282</sup>.

Uma investigação de segurança marítima deve ser separada e independente de qualquer outra forma de investigação, pois não é intenção do CIA impedir qualquer outra forma de investigação, incluindo investigações para ações administrativas, cíveis e criminais. Também não é intenção deste Código, fazer com que um Estado, ou Estados, que estejam a realizar investigações de segurança marítima, deixem de informar todos os fatores causais de um acidente ou incidente marítimo só porque a culpa ou responsabilidade possa ser deduzida do que foi apurado na investigação correspondente<sup>283</sup>. Este Código reconhece que, de acordo com os instrumentos da IMO, todo o Estado de bandeira tem o dever de levar a efeito uma investigação de qualquer acidente, ocorrido com quaisquer dos seu navios, sempre que entender que a investigação pode ajudar a determinar as alterações que podem ser desejáveis introduzir nas regras deste CIA, ou se aquele acidente produziu efeitos danosos de grandes proporções ao meio ambiente.

---

<sup>282</sup> Cf., ponto 1.1 do Capítulo 1 da Parte I do Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança de um Acidente Marítimo ou de um Incidente Marítimo (Código de Investigação de Acidentes), Resolução MSC.255 (84) de 16 de Maio de 2008 do Comité de Segurança Marítima.

<sup>283</sup> *Idem*, ponto 1.2.



Este código também tem em conta que o Estado de bandeira deverá providenciar para que seja desencadeada uma investigação, por uma ou mais pessoas, sobre determinado acidente e/ou incidente marítimo ocorrido em alto mar, e reconhece que quando ocorre um acidente e/ou incidente marítimo no território, nas águas interiores ou na mar territorial de um Estado, este Estado tem o direito de investigar a causa desse acidente e/ou incidente marítimo, que possa por em risco a vida humana e ou o meio ambiente, envolvendo as autoridades de busca e salvamento do Estado costeiro ou resolvê-lo de outra forma adequada<sup>284</sup>.

O Código de Investigação de Acidentes, constitui um instrumento normativo internacional de âmbito de aplicação global, na investigação de acidentes ou incidentes marítimos, de interesse relevante.

(7) – Resolução A.949 (23) de 5 de dezembro de 2003 da IMO relativa a linhas de orientação sobre locais de refúgio para navios com necessidade de assistência. Esta resolução reconhecendo a possibilidade de que os navios no mar podem encontrar-se em situações de necessidade de assistência, relacionada com a segurança da vida e da proteção do ambiente marinho; reconhecendo a importância e a necessidade de fornecer orientações aos capitães e/ou salvadores de navios que necessitem de assistência; reconhecendo a necessidade de equilibrar a prerrogativa de um navio necessitar de assistência, e de um lugar de refúgio, com a prerrogativa de um Estado costeiro proteger o seu litoral; reconhecendo que o fornecimento de um quadro de orientações comum para ajudar os Estados-Membros costeiros a determinarem os locais de refúgio, para navios que necessitem de assistência, e responderem eficazmente aos pedidos de cedência desses locais de refúgio, traduzir-se-ia materialmente no aumento da segurança marítima e da proteção do ambiente marinho; recordando as obrigações e procedimentos dos capitães dos navios relativas à assistência de pessoas em perigo no mar, estabelecidas na Convenção Internacional para a Segurança da Vida no Mar de 1 de novembro de 1974<sup>285</sup>, conforme alterada; recordando que a Convenção Internacional

---

<sup>284</sup> *Idem*, ponto 1.3.

<sup>285</sup> O naufrágio do Titanic em 14 de abril de 1912 na sequência de uma colisão com um iceberg foi o impulso para a adoção da primeira Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), em 1914. Neste naufrágio morreram mais de 1.500 pessoas na viagem inaugural do navio, o que levantou muitas questões sobre as normas de segurança em vigor, levando o governo do Reino Unido a propor a realização de uma conferência com vista à elaboração de regulamentos internacionais. Esta conferência teve a presença de representantes de 13 países e introduziu novos requisitos internacionais sobre a segurança da navegação de todos os navios mercantes. A primeira versão SOLAS foi aprovada em 1914, a segunda em 1929, a terceira em 1948 e a quarta em 1960. A versão de 1974 introduziu procedimentos de aceitação tácita, prevendo que uma alteração entra em vigor na data especificada, a não ser que antes dessa data as objeções às alterações sejam recebidas por um número acordado de partes, em face do que a Convenção SOLAS de 1974 foi alterada por diversas vezes. A Convenção atualmente em vigor é referida

sobre Busca e Resgate de 1979 estabelece um sistema abrangente para o salvamento de pessoas em perigo no mar, mas que não aborda a questão dos navios que necessitam de assistência e considerando as recomendações feitas pelo Comité de Segurança Marítima nas suas 76<sup>a</sup> e 77<sup>a</sup> sessões, pela Comissão de Proteção do Meio Marinho na sua 48<sup>a</sup> sessão, pelo Comité Jurídico na sua 87<sup>a</sup> sessão e pelo Sub-Comité da Navegação na sua 49<sup>a</sup> sessão:

Aprovou as linhas de orientação sobre os locais de refúgio para navios que necessitem de assistência, cujo texto consta em anexo à presente resolução

Convida os governos a terem em conta estas determinações, seguirem estas linhas de orientação e responderem aos pedidos de locais de refúgio de navios que necessitem de assistência.

Solicita ao Comité de Segurança Marítima, à Comissão de Proteção do Meio Marinho e ao Comité Jurídico para manterem as linhas de orientação em anexo sob observação e adaptá-las conforme o caso.

Solicita, também, ao comité Jurídico para considerar, com carácter de prioridade, o referido nestas linhas de orientação, segundo a sua própria perspetiva, incluindo a prestação de garantia financeira para cobrir as despesas e compensações do Estado costeiro e para tomar as medidas que considere adequadas.

Esta resolução apresenta no seu anexo, as Linhas de Orientação Sobre Locais de Refúgio para Navios que Necessitem de Assistência, de onde se retira:

Sempre que a segurança da vida humana esteja envolvida devem ser seguidas as disposições da Convenção SAR. Sempre que um navio necessite de assistência e a vida humana não esteja em causa devem ser seguidas as linhas de orientação da presente resolução<sup>286</sup>.

O seu objeto é, então, proporcionar aos governos dos Estados-Membros, comandantes, sociedades<sup>287</sup> e salvadores de navios, um quadro comum de orientação

---

por vezes como Convenção SOLAS 1974, conforme alterada, contendo artigos que dispõem sobre obrigações gerais, procedimentos de alteração e assim por diante, seguindo-se um anexo dividido em 12 capítulos e tendo como objeto principal especificar padrões mínimos para a construção, equipamentos e a operação de navios que sejam compatíveis com a sua segurança, imputando aos Estados de bandeira a responsabilidade do cumprimento destas exigências. Cf, Álvaro Sardinha *in* *Salvaguarda da Vida no Mar*, pp. 7 e 8, Lisboa, 2013.

<sup>286</sup> Cf., ponto 1.1 da Resolução A.949 (23) de 5 de dezembro de 2003 da IMO.

<sup>287</sup> Particularmente em conexão com o Código Internacional da Gestão da Segurança (ISM), Resolução A.741 (18) adotada em 4 de novembro de 1993.

que lhes permita responder de forma eficaz a qualquer incidente ou acidente marítimo envolvendo navios que necessitem de um local de refúgio<sup>288</sup>.

No entanto, se, num incidente ou acidente marítimo em evolução, as pessoas a bordo se encontrarem em perigo, as regras aplicáveis às operações de salvamento no âmbito da Convenção SAR, o Manual IAMSAR e documentos daí decorrentes, têm prioridade sobre as presentes linhas de orientação e procedimentos delas também decorrentes<sup>289</sup>.

Navio que necessita de assistência, é um navio que se encontra numa situação que, para além daquela que exija o salvamento de pessoas a bordo, pode dar origem à perda do navio, provocar danos ambientais e perigos à navegação<sup>290</sup>.

Local de refúgio é um lugar onde um navio, que necessite de assistência, tem condições para o habilitarem à estabilização da sua situação, para proteger a vida humana e o ambiente e reduzir os perigos para a navegação<sup>291</sup>.

MAS é um Serviço de Assistência Marítima, conforme definido na Resolução A.950 (23) de 5 de dezembro de 2003 da IMO, responsável por receber os relatórios e servir de ponto de contacto entre o comandante do navio e as autoridades do Estado costeiro, em casos de incidentes e acidentes marítimos<sup>292</sup>.

O apêndice 1 aponta para um conjunto de Convenções e Protocolos Internacionais, que estão em vigor e constituem, entre outros, o contexto jurídico em que os Estados costeiros e os navios têm de atuar, nas circunstâncias previstas nas presentes linhas de orientação<sup>293</sup>, que *infra* se indicam.

(8) – Resolução A.950 (23) de 5 de dezembro de 2003 da OMI, relativa ao Serviço de Assistência Marítima, (MAS). Nesta Resolução a OMI recomenda aos Estados costeiros para criem um Serviço de Assistência Marítima, tendo como propósito estabelecer o contacto entre o navio e o Estado costeiro.

(9) – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) de 10 de dezembro de 1982<sup>294</sup>, (Convenção de Montego Bay 1982). Nesta Convenção, e para

---

<sup>288</sup>Cf., ponto 1.12 da Resolução A.949 (23) de 5 de dezembro de 2003 da IMO.

<sup>289</sup> *Idem* ponto 1.14

<sup>290</sup> *Idem* ponto 1.18

<sup>291</sup> *Idem* ponto 1.19

<sup>292</sup> *Idem* ponto 1.20

<sup>293</sup> Atualmente não existe qualquer exigência internacional que vincule os Estados a conceder locais de refúgio a navios que necessitem de assistência.

<sup>294</sup> Aprovada para ratificação pela Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97.

efeitos da presente dissertação, releva a Parte XII – Protecção e preservação do meio marinho, mormente os Artigos 192.º - Obrigação geral<sup>295</sup>, 195.º - Dever de não transferir danos ou riscos ou de não transformar um tipo de poluição em outro<sup>296</sup> e 221.º - Medidas para evitar a poluição resultante de acidentes marítimos<sup>297</sup>.

(10) – Convenção Internacional sobre Intervenção em Alto Mar em Caso de Acidente Causando ou Podendo Vir a Causar Poluição por Hidrocarbonetos, de 29 de novembro de 1969, (Convenção de Bruxelas 1969), conforme alterada<sup>298</sup>, relevando o seu Artigo I<sup>299</sup>.

(11) – Protocolo, à CB de 1969, Relativo à Intervenção em Alto Mar em Casos de Poluição por Substâncias Diferentes de Hidrocarbonetos, de 2 de novembro de 1973, (Protocolo de Londres 1973)<sup>300</sup>, relevando o seu Artigo I<sup>301</sup>.

---

<sup>295</sup> Os Estados têm a obrigação de proteger e preservar o meio marinho.

<sup>296</sup> Ao tomar medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, os Estados devem agir de modo a não transferir direta ou indiretamente os danos ou riscos de uma zona para outra ou a não transformar um tipo de poluição em outro.

<sup>297</sup> 1 – Nenhuma das disposições da presente parte deve prejudicar o direito dos Estados de, nos termos do direito internacional tanto consuetudinário como convencional, tomar e executar medidas além do mar territorial proporcionalmente ao dano efetivo ou potencial a fim de proteger o seu litoral ou interesses conexos, incluindo a pesca, contra a poluição ou a ameaça de poluição resultante de um acidente marítimo ou de atos relacionados com tal acidente, dos quais se possa de forma razoável prever que resultem importantes consequências nocivas.

2 – Para efeitos do presente artigo, “acidente marítimo” significa um abaloamento, encalhe ou outro incidente de navegação ou acontecimento a bordo de uma embarcação ou no seu exterior, de que resultem danos materiais ou ameaça iminente de danos materiais à embarcação ou à sua carga.

<sup>298</sup> Aprovada para ratificação pelo Decreto n.º 88/79 de 21 de agosto.

<sup>299</sup> 1 – As Partes da presente Convenção podem tomar no alto mar as medidas consideradas necessárias para impedir, atenuar ou eliminar os perigos graves e iminentes, que poderão representar para as suas costas, ou interesses relacionados, uma poluição ou ameaça de poluição das águas do mar por hidrocarbonetos como consequência de um acidente de mar ou ações com ele relacionadas, suscetíveis de terem consequências perniciosas consideráveis, (nos termos das normas da presente Convenção).

2 – Todavia nenhuma medida deverá ser tomada de acordo com a presente Convenção contra navios de guerra ou outros navios pertencentes a um Estado ou sob a sua exploração e exclusivamente destinados a um serviço governamental não comercial, no momento considerado.

<sup>300</sup> Aprovado, para adesão, pelo Decreto do Governo n.º 17/87, de 22 de abril.

(12) – Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, adotada em Londres em 1 de novembro de 1974, (SOLAS 1974), conforme alterada<sup>302</sup>. Pelo Decreto do Governo n.º 79/83, de 14 de outubro, Portugal aprovou para ratificação esta Convenção e pelo Decreto do Governo n.º 78/83, de 14 de outubro, e pelo Decreto do Governo n.º 51/99, 18 de setembro, aprovou para adesão os Protocolos de 1978 e de 1988, à SOLAS 1974. Desta Convenção releva, para efeitos do nosso trabalho, o seu Capítulo V relativo à segurança marítima<sup>303</sup>.

(13) – Convenção Internacional de Salvamento Marítimo de 1989<sup>304</sup>, que foi assinada em Londres em 28 de Abril de 1989, e entrou em vigor em 14 de julho de 1996, relevando o seu Artigo 11<sup>305</sup>.

---

<sup>301</sup> 1 – As Partes no presente Protocolo podem tomar no alto mar as medidas necessárias para prevenir, atenuar ou eliminar os perigos graves e iminentes que representam para o seu litoral ou interesses conexos uma poluição ou ameaça de poluição por substâncias diferentes dos hidrocarbonetos, resultante de um acidente marítimo ou de ações com ele relacionadas, suscetíveis, com toda a probabilidade, de produzir consequências nocivas muito importantes.

2 – As substâncias diferentes dos hidrocarbonetos visadas no n.º 1 são:

a) As substâncias enumeradas numa lista, que será estabelecida por um órgão competente designado pela Organização e que constituirá um anexo ao presente Protocolo.

b) As outras substâncias suscetíveis de por em perigo a saúde humana, de danificar os recursos vivos, a fauna e a flora marinhas, de afetar locais de lazer ou de interferir com outras utilizações legítimas do mar.

3 – Sempre que uma das Partes tome medidas relativamente a uma das substâncias referidas no n.º 2, alínea b), terá de provar que essa substância constituía com toda a probabilidade, nas circunstâncias existentes no momento de intervenção, um perigo grave e iminente análogo ao que oferece qualquer das substâncias enumeradas na lista referida no n.º 2, alínea a).

<sup>302</sup> Nas suas formas sucessivas, é geralmente considerada como a mais importante de todas as Convenções Internacionais sobre a segurança dos navios.

<sup>303</sup> O Decreto-Lei n.º 106/2004, de 8 de maio, (art. 1.º, n.º 1), regulamenta a aplicação da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS 74), o respetivo protocolo e as emendas em vigor no ordenamento jurídico nacional.

<sup>304</sup> Não foi ratificada por Portugal embora tivesse tido grande influência no Decreto-Lei n.º 203/98, de 10 de julho.

<sup>305</sup> Os Estados Parte da Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989 (salvamento 1989) são obrigados, nos termos de Artigo 11 desta Convenção, ao ser solicitado um pedido de um local de refúgio para navios com necessidade de assistência, a garantir o eficiente e bem sucedido desempenho das operações de

(14) – Convenção Internacional sobre a Prevenção Actuação e Cooperação no Combate à Poluição por Hidrocarbonetos de 1990 (Convenção OPRC 1990), adotada a 30 de novembro de 1990 em Londres<sup>306-307</sup>. Esta Convenção foi alterada pelo Protocolo sobre a Prevenção, Actuação e Cooperação no Combate à Poluição por Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas, (Protocolo OPRC-HNS 2000)<sup>308-309</sup>.

(15) – Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, adotada a 2 de novembro de 1973 em Londres e alterada pelo Protocolo de 1978, feito em Londres em 17 de fevereiro de 1978 (MARPOL 73/78). Portugal aprovou para adesão o Protocolo de 1978 através do Decreto do Governo n.º 25/87, de 10 de julho. De acordo com o art. 2º deste Decreto do Governo, as disposições do presente Protocolo e da Convenção são lidas e interpretadas em conjunto como um único instrumento<sup>310</sup>,

---

salvamento, tendo em conta a necessidade de cooperação entre salvadores, outras partes interessadas e as autoridades públicas. O Artigo 11 dispõe que os Estados partes deverão, sempre que as normas o disponham, decidir sobre questões relacionadas com operações de salvamento, como sejam a admissão dos navios aos seus portos os navios que se encontrem em perigo, o fornecimento de instalações para os salvadores, tendo em conta a necessidade de cooperação entre salvadores, outras partes interessadas e as autoridades públicas, tendo em vista a eficiência e o bom desempenho das operações de salvamento, visando salvar vidas ou bens em perigo, bem como, em geral, evitar danos para o ambiente.

<sup>306</sup> Esta Convenção abrange um conjunto de matérias de onde relevam procedimentos de notificação relativos a acidentes e incidentes marítimos de poluição por hidrocarbonetos, medidas a tomar face à receção dos seus comunicados, sistemas nacionais e regionais de preparação e combate da poluição resultante, cooperação internacional no combate à poluição, investigação e desenvolvimento visando melhorar as técnicas existentes de prevenção e combate aos incidentes de poluição, assim como a cooperação técnica e a promoção da cooperação bilateral e multilateral na preparação e combate destes tipos de incidentes marítimos.

<sup>307</sup> Foi aprovada pelo Decreto n.º 8/2006.

<sup>308</sup> Este Protocolo tem como objeto alargar os objetivos da Convenção Internacional sobre a Prevenção, atuação e Cooperação no Combate à Poluição por Hidrocarbonetos, 1990, às substâncias nocivas potencialmente perigosas

Nos termos do n.º 2, do Art. 2.º, deste Protocolo, "Substâncias nocivas e potencialmente perigosas" designa qualquer substância que não seja um hidrocarboneto, que quando introduzida no meio marinho possa colocar em perigo a saúde do homem, afetar os recursos biológicos e a fauna e a flora marinhas, deteriorar as amenidades locais ou causar entraves a outras utilizações legítimas do mar.

<sup>309</sup> Adotado em Londres, em 15 de Março de 2000, e aprovado pelo Decreto n.º 12/2006, de 16 de março.

<sup>310</sup> A Convenção e o Protocolo, e seus anexos, foram objeto de sucessivas alterações, aprovadas pelos diplomas seguintes que devem ser tidos em conta nas consultas a

determinando o Decreto-Lei n.º 192/98, de 10 de julho, quais são os ministérios competentes para aplicar as regras da Convenção MARPOL 73/78.

Esta Convenção é um instrumento jurídico internacional dos mais importantes para a prevenção e combate da poluição marinha visto que a sua *ratio essendi* ancora na preservação do meio marinho, através da completa eliminação da poluição por hidrocarbonetos e outras substâncias nocivas e a minimização das suas descargas acidentais.

(16) – Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo, de 1979, (SAR 1979), conforme alterada, adotada em Hamburgo em 27 de abril de 1979, tendo sido aprovada para adesão pelo Decreto do Governo n.º 32/85 de 16 de Agosto<sup>311</sup>.

(17) – Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Marinha Causada pelo Despejo de Resíduos e Outras Matérias de 1972, adotada em Londres em 29 de dezembro de 1972<sup>312</sup>.

---

efetuar: Decreto n.º 48/90, de 7 de novembro, alterações de 1984 ao Anexo I; Decreto n.º 50/91, de 17 de agosto, alterações de 1987 ao Anexo I; Decreto n.º 3/93, de 27 de janeiro, alterações ao Protocolo I; Decreto n.º 18/93, de 19 de maio, alterações ao Anexo II; Decreto n.º 19/98, de 10 de julho, alterações ao Anexo I; Decreto n.º 20/98, de 10 de julho, alterações de 1992 ao Anexo I; Decreto n.º 22/98, de 10 de julho, alterações ao Anexo II; Decreto n.º 23/98, de 10 de julho, alterações ao Anexo I; 20/2000, de 11 de agosto, alterações ao Anexo I; Decreto n.º 6/2006, de 6 de janeiro, alterações ao Anexo IV; Decreto n.º 1/2008, de 9 de janeiro, adita o Anexo VI.

<sup>311</sup> A Convenção SAR 1979, conforme alterada, estabelece um plano internacional de busca e salvamento marítimo, SAR, (do inglês *Seach and Rescue*), de tal modo que, independente do posicionamento onde um acidente marítimo ocorra, a operação de busca e salvamento de pessoas em perigo no mar é coordenada por uma organização SAR, e, se necessário, através da cooperação entre organizações SAR's vizinhas, independentemente da obrigação dos navios, no mar, oferecerem assistência a situações de perigo, imposta quer pelo direito consuetudinário, quer pela Convenção SOLAS 1974. Assim, a Convenção SAR 1979, conforme alterada, obriga os Estados subscritores a tomarem as providências necessárias para a prestação de serviços SAR adequados, nas suas áreas marítimas de responsabilidade, incluindo medidas preparatórias e estabelecimento de centros e sub centros de coordenação de SAR. Estabelece também procedimentos operacionais a serem seguidos em situações de alerta, emergência e decurso de operações de SAR.

<sup>312</sup> Os Estados partes, individual e coletivamente, promoverão o controlo efetivo de todas as fontes de contaminação do meio marinho e comprometem-se, em especial, a adotar todas as medidas, que lhes sejam possíveis, no sentido de impedirem a contaminação do mar pelo despejo de resíduos e outras substâncias que possam produzir perigos para a saúde humana, prejudicar os recursos biológicos e a vida marinha, assim como danificar as condições ou interferir noutras aplicações legítimas do mar.

(18) – Convenção Internacional Relativa à Responsabilidade Civil no Domínio do Transporte Marítimo de Material Nuclear de 1971, adotada em Bruxelas em 17 de dezembro de 1971<sup>313</sup>.

(19) – Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade por Sinistros Marítimos de 1976 (LLMC), adotada em 19 de novembro de 1976, em Londres, alterada pelo Protocolo de 1996, em Londres, em 2 de maio de 1996.

(20) – Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1969 (CLC 1969), concluída em Bruxelas, em 29 de novembro de 1969, aprovada, para ratificação, pelo Decreto n.º 694/76 de 21 de setembro. Esta Convenção foi alterada: a) pelo Protocolo de 1976, adotado em 19 de novembro de 1976, em Londres, aprovado, para adesão, pelo Decreto do Governo n.º 39/85 de 14 de outubro; b) pelo Protocolo de 1992, adotado em 27 de novembro de 1992, em Londres, aprovado, para adesão, pelo Decreto n.º 40/2001, de 28 de setembro; c) pela Resolução LEG.1 (82) do Comité Legal da OMI, adotada na sua 82ª sessão, em Londres, em 18 de outubro de 2000<sup>314</sup>, aprovada pelo Decreto n.º 4/2006, de 6 de janeiro.

(21) – Convenção Internacional sobre a Responsabilidade pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1992 (CLC)<sup>315</sup>. Esta Convenção constitui a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1969 (CLC 1969).

(22) - Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1971,

---

<sup>313</sup> Esta Convenção tem em consideração a Convenção de Paris de 29 de julho de 1960, sobre a responsabilidade Civil no Domínio da Energia Nuclear, e seu Protocolo Adicional de 28 de janeiro de 1964, e a Convenção de Viena de 21 de maio de 1963 sobre a Responsabilidade Civil por danos Nucleares que prevêem que, em caso de acidente nuclear ocorrido no decurso do transporte marítimo de materiais nucleares o operador de uma instalação nuclear é responsável pelos danos causados.

Desta Convenção releva as situações em que os operadores de uma instalação nuclear ficam exonerados de responsabilidade Civil por danos nucleares.

<sup>314</sup> Revisão e alteração; Artigo 21 – Revisão dos montantes de limitação e da unidade de conta ou unidade monetária. Estabelece os novos limites de responsabilidade previstos no Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, (CLC 1969).

<sup>315</sup> Pelo Aviso n.º 12/2005, de 22 de dezembro de 2004, publicado no Diário da República I Série – A, N.º 5, de 7 de janeiro de 2005, Portugal depositou, em 1 de dezembro de 2004, junto do Secretário-Geral da OMI, o seu instrumento de denúncia à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, concluída em Bruxelas em 1969 (CLC 1969), com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2005.



que foi complementar à Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1969 (CLC 1969), concluída em Bruxelas, em 18 de dezembro de 1971, foi alterada pelo Protocolo de 1976, concluído em Londres, em 19 de novembro de 1976, tendo, estes dois instrumentos, sido aprovados para ratificação e para adesão pelo Decreto do Governo n.º 13/85 de 21 de Junho. O Protocolo de 1992, à Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1971, concluído em Londres, em 27 de novembro de 1992, que passou a constituir a Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos 1992, (Convenção FIPOI 1992), aprovado pelo Decreto n.º 38/2001, de 25 de setembro. Esta Convenção FIPOI 1992, foi alterada pelo Protocolo de 2003, assinado em Londres, em 16 de maio de 2003, aprovado pelo Decreto n.º 1/2005 de 28 de janeiro, e pela Resolução LEG.2 (82)<sup>316</sup> do Comité Legal da OMI, adotada em 27 de novembro de 1992, aprovada pelo Decreto n.º 5/2006 de 06 de Janeiro.

(23) – Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos por Poluição Causada por Combustível de Bancas de 2001, adotada em Londres em 23 de Setembro de 2001, foi aprovada pela Resolução da Assembleia da República, n.º 62/2015, de 2 de Abril<sup>317</sup>.

#### **14. Legislação da União Europeia**

(1) – Diretiva 93/75/CEE do Conselho, de 13 de setembro de 1993, relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade, ou que deles saiam, transportando mercadorias perigosas<sup>318</sup> ou poluentes<sup>319</sup>. Esta diretiva revogou a diretiva 79/116/CEE do Conselho, de 21 de

---

<sup>316</sup> Introduziu novos limites de compensação previstos no Protocolo de 1992 à Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos.

<sup>317</sup> Entende-se por combustível de Bancas qualquer hidrocarboneto de origem mineral, incluindo óleo e massas de lubrificação, utilizados ou destinados a serem utilizados na exploração do navio, bem como quaisquer resíduos deles resultantes. Cf., n.º 5, do Art. 1.º, desta convenção.

<sup>318</sup> “Mercadorias perigosas” são as mercadorias inseridas no código IMDG, no capítulo 17 do código IBC e no capítulo 19 do código IGC. Cf., Art. 2.º, desta diretiva.

<sup>319</sup> “Mercadorias poluentes” são os hidrocarbonetos definidos no anexo 1 da Convenção MARPOL, as substâncias líquidas nocivas, definidas no anexo 2 da Convenção MARPOL, e as substâncias prejudiciais definidas no anexo 3 da Convenção MARPOL. Cf., Art. 2.º, desta diretiva.

dezembro de 1978 alterada pela Diretiva 79/1034/CEE do Conselho de 6 de dezembro de 1979.

(2) – Diretiva 94/57/CE do Conselho, de 22 de novembro de 1994, relativa às regras comuns para a organização de vistorias e inspeções dos navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas, a qual foi transposta para a ordem jurídica nacional pelo Decreto-Lei n.º 115/96, de 6 de agosto. Esta Directiva foi alterada por diversas diretivas, de entre elas pela Diretiva 2009/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009.

(3) – Diretiva 2001/105/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de dezembro de 2001, que também alterou a Directiva 94/57/CE do Conselho, de 22 de novembro de 1994, relativa às regras comuns para a organização de vistorias e inspeção de navios e para as atividades das administrações marítimas. Esta diretiva foi transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 321/2003 de 23 de dezembro.

(4) – Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação de tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CE do Conselho, de 13 de setembro de 1993, que tem como objeto instituir na comunidade um sistema de acompanhamento e informação do tráfego de navios, com vista a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo, melhorar a resposta das autoridades a acidentes e incidentes marítimos ou a situações potencialmente perigosas no mar, incluindo operações de busca e salvamento, e contribuir para uma melhor prevenção e deteção da poluição causada por navios<sup>320</sup>. Esta diretiva foi alterada pela Diretiva 2009/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009<sup>321</sup>, e pela Diretiva 2011/15/EU da Comissão, de 23 de fevereiro de 2011<sup>322</sup>

(5) – Diretiva 2002/84/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 5 de novembro de 2002, que altera as directivas<sup>323</sup> em vigor no domínio da segurança

---

<sup>320</sup> A Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002 foi transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, republicado pelo Decreto-lei n.º 52/2012, de 7 de março.

<sup>321</sup> Transposta para o direito interno pelo Decreto-lei n.º 52/2012, de 7 de março.

<sup>322</sup> Transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 121/2012 de 19 de junho.

<sup>323</sup> Foram alteradas as Diretivas: 93/75/CEE do Conselho, de 13 de setembro de 1993; 94/57/CE de Conselho, de 22 de novembro de 1994; 95/21/CE, do Conselho, de 19 de junho de 1995; 96/98/CE, do Conselho, de 20 de dezembro de 1996; 97/70/CE, do Conselho, de 11 de dezembro de 1997; 98/18/CE, do Conselho de 1998; 98/41/CE, do Conselho, de 18 de junho de 1998; 1999/35/CE, do Conselho, de 29 de abril de 1999; 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2000; 2001/25/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de abril de 2001, 2001/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de dezembro de 2001.

marítima e da prevenção da poluição por navios, tendo como objetivo melhorar a aplicação da legislação comunitária no domínio da segurança marítima, da proteção do meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo dos navios. Esta diretiva foi transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 321/2003, de 23 de dezembro, e pelo Decreto-Lei n.º 51 de 2005 de 25 de fevereiro.

(6) – Diretiva 2004/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, relativa à responsabilidade ambiental em termos de prevenção e reparação de danos ambientais. Esta diretiva tem como objetivo estabelecer um quadro de responsabilidade ambiental baseado no princípio do “poluidor-pagador”, para prevenir e reparar danos ambientais<sup>324</sup>.

(7) – Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações, tendo como objeto incorporar no direito comunitário as normas internacionais relativas à poluição provocada por navios e assegurar que as pessoas responsáveis por descargas ilegais são sujeitas a sanções adequadas, em conformidade com o Art. 8.º, desta diretiva, a fim de melhorar a segurança marítima e de reforçar a proteção do meio marinho relativamente à poluição por navios, Art. 1.º, n.º 1, não obstante a que os Estados-Membros tomem medidas mais rigorosas contra a poluição provocada por navios, nos termos do direito internacional, Art. 1.º, n.º 2. Esta diretiva foi alterada pela Diretiva 2009/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009.

(8) – Diretiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que visou alterar certas disposições da Diretiva 94/57/CE do Conselho, de 22 de novembro de 1994, relativa às regras comuns para a organização de vistorias e inspeções dos navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas, tendo em vista o seu reforço ou simplificação, bem com reformular, num texto consolidado as suas sucessivas alterações. Esta diretiva foi transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 13/2012 de 20 de janeiro.

(9) – Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto. Esta diretiva reformulou, por razões de clareza, a Diretiva 95/21/CE, do Conselho, de 19 de junho de 1995, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto que, por diversas vezes havia sido alterada. Esta diretiva reformatória, tem por objetivo a contribuição para a redução drástica da presença em águas sob jurisdição dos Estados-Membros da União Europeia de navios que não satisfaçam o disposto nas normas aplicáveis, reforçando o cumprimento por todos os navios, independentemente do pavilhão que arvoem, da regulamentação internacional e comunitária pertinente no domínio da segurança

---

<sup>324</sup> A aplicação desta diretiva à prevenção e reparação dos danos ambientais, resultantes de acidentes e incidentes marítimos resulta da conjugação do Art. 2.º, com o Art. 3.º, e n.º 8 do Anexo III, atentas as exclusões do Art. 4.º.

marítima, da proteção do transporte marítimo, da proteção do meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo, estabelecendo critérios comuns para a inspeção de navios pelo Estado do porto, harmonizando os procedimentos de inspeção e detenção de navios, com base nos conhecimentos técnicos especializados e na experiência adquirida no âmbito do Memorando de Acordo de Paris<sup>325</sup>, e desenvolvendo, dentro da Comunidade, um regime de inspeções pelo Estado do porto, assente em inspeções realizadas dentro do espaço da União Europeia e da região do Memorando de Acordo de Paris de 26 de janeiro de 1982, conforme atualizado, que tenha como objeto a inspeção de todos os navios com uma frequência variável em função do seu perfil de risco, devendo os navios que apresentam um risco mais elevado serem sujeitos a inspeções aprofundadas e efetuadas em intervalos de tempo mais curtos. Esta diretiva pelo seu Art. 37.º, revogou, a partir de 1 de Janeiro de 2011, a Diretiva 95/21/CE, do Conselho, de 19 de junho de 1995, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, na redação que lhe foi dada pelas alterações sucessivas das Diretivas: 98/25/CE do Conselho, de 27 de abril de 1998; 98/42/CE, da Comissão, de 19 de junho de 1998; 1999/97/CE da Comissão, de 13 de dezembro de 1999; 2001/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de dezembro de 2001; 2002/84/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 5 de dezembro de 2002. A Diretiva 2009/16/CE foi transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 61/2012 de 14 de março.

(10) – Diretiva 2009/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfico de navios. Esta diretiva promove alterações significativas na Directiva 2002/59/CE, e introduz um conjunto alargado de novas disposições, relevando o Art. 20.º-A – Planos para o acolhimento de navios que precisem de assistência; o Art. 20.º-B – Decisão sobre o acolhimento de navios; o Art. 20.º-C – Garantia financeira e indemnização; o Art. 22.º-A – SafeSeaNet<sup>326</sup>. Foi transposta para o direito interno através do Decreto-Lei n.º 52/2012 de 7 de março.

(11) – Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de

---

<sup>325</sup> O Memorando de Acordo de Paris (MOU de Paris) foi assinado em Paris, em 26 de janeiro de 1982. Trata-se de um Memorando de Acordo Internacional, tendo em vista a inspeção de navios pelo Estado do porto. O Secretariado do Memorando do Acordo de Paris publica um relatório anual onde os Estados de bandeira são colocados numa lista negra, numa lista cinzenta ou numa lista branca em função das taxas de imobilização e anomalias dos navios sob o seu pavilhão. A Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, exige que os Estados constantes da lista negra ou da lista cinzenta identifiquem os motivos por que aí se encontram e adotem medidas para retificar essas situações.

<sup>326</sup> “SafeSeaNet” é o sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas, desenvolvido pela Comissão Europeia em cooperação com os Estados-Membros, a fim de assegurar a aplicação da legislação comunitária.

acidentes no setor do transporte marítimo, alterou as Diretivas 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999 e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002. Tem por objeto o reforço da segurança marítima e a prevenção da poluição causada por navios e reduzir assim o risco de acidentes marítimos futuros, facilitando a realização expedita de investigações de segurança e de análises adequadas em caso de acidentes ou incidentes marítimos a fim de apurar as respetivas causas e assegurando a elaboração atempada e rigorosa dos relatórios das investigações e de propostas de medidas de correção. As investigações efetuadas nos termos desta diretiva não têm a finalidade de apurar responsabilidade nem de imputar culpa. No entanto, os Estados-Membros devem assegurar que o órgão ou entidade de investigação não se abstenha de comunicar todas as causas do acidente ou incidente marítimo, dado que os resultados podem permitir a identificação de faltas ou de responsabilidade. Esta diretiva revogou o Art. 12.º, da Diretiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de abril de 1999 e o Art. 11.º, da Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002.

(12) – Diretiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos, que estabelece as normas aplicáveis a determinados aspetos dos deveres que incumbem aos proprietários dos navios no que respeita ao seguro em matéria de créditos marítimos. Esta diretiva foi transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 50/2012 de 2 de março.

(13) – Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira, tendo como objetivo garantir que os Estados-Membros cumpram de forma eficaz e coerente as suas obrigações enquanto Estados de bandeira e reforçar a segurança e prevenir a poluição causada pelos navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro<sup>327</sup>. Esta diretiva foi transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 51/2012 de 6 de março.

(14) – Diretiva 2009/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera a Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infração. Das diversas alterações introduzidas releva a inclusão de sanções penais no seu Art. 1.º, n.º 1, quando as infrações sejam cometidas com dolo, mera culpa ou negligência grave, nos termos da Decisão-Quadro 2005/667/JAI do

---

<sup>327</sup> Esta diretiva aplica-se sem prejuízo da legislação comunitária enumerada no n.º 2 do Regulamento (CE) n.º 2009/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro de 2002, que estabelece um Comité para a segurança marítima e a prevenção da poluição por navios, nem da Diretiva 1999/63/CE do Conselho, de 21 de junho de 1999, respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST).

Conselho, de 12 de julho de 2005, destinada a reforçar o quadro penal para a repressão da poluição por navios.

(15) – Diretiva 2010/65/EU do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE, que impõe aos Estados-Membros a aceitação de certos formulários normalizados (formulários FAL) destinados a facilitar o tráfego, definidos pela Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (Convenção FAL) da OMI, adotada em Londres em 9 de abril de 1965, conforme alterada. Esta diretiva, tem como objeto simplificar e harmonizar os procedimentos administrativos aplicados ao transporte marítimo, através da normalização da transmissão eletrónica de informações e da racionalização das formalidades de declaração. Foi transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 218/2012 de 9 de outubro.

(16) – Diretiva 2011/15/EU da Comissão, de 23 de fevereiro de 2011, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação de tráfego de navios, altera a Diretiva 2002/59/CE, a qual já tinha sido alterada pela Diretiva 2009/17/CE. Esta diretiva foi transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 121/2012 de 19 de junho.

(17) – Diretiva 2013/54/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa a certas responsabilidades do Estado de bandeira no cumprimento e aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo (CTM), 2006<sup>328</sup>, que tem como objeto estabelecer regras destinadas a assegurar que os Estados-Membros cumpram eficazmente as suas obrigações enquanto Estados de bandeira no que respeita à aplicação das partes relevantes da CTM de 2006.

(18) – Decisão-Quadro 2005/667/JAI do Conselho, de 12 de julho de 2005, destinada a reforçar o quadro penal para a repressão da poluição por navios, estabelece que cada Estado-Membro deve tomar as medidas necessárias para garantir que as infrações a que se referem os Artigos 2.º e 3.º, desta Decisão-Quadro, sejam puníveis

---

<sup>328</sup> Adotada em Génova em 7 de fevereiro de 2006. Nos termos do Art. I todos os Estados-Membros que ratifiquem esta Convenção comprometem-se a cumprir plenamente as respetivas disposições, em conformidade com as prescrições do Art. VI, a fim de garantir o direito de todos os marítimos a um emprego digno. A Convenção do Trabalho Marítimo 2006 destina-se a ser um instrumento universalmente aplicável e constitui o quarto pilar da regulamentação internacional, complementando convenções fundamentais da OMI, sendo os quatro pilares: 1 Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS); 2 Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (MARPOL); 3 Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviços de Quartos para Marítimos, 1978 (STCW); 4 Convenção Internacional do Trabalho Marítimo, 2006 (MLC).

com sanções penais efetivas, proporcionadas e dissuasivas que incluam, pelo menos nos casos graves, pena de prisão com duração máxima de, pelo menos um a três anos.

(19) – Regulamento (CE) N.º 2978/94 do Conselho, de 21 de novembro de 1994, relativo à aplicação da Resolução A. 747 (18) da OMI, adotada em 4 de novembro de 1993, sobre o cálculo da arqueação dos tanques de lastro dos navios petroleiros com tanques de lastro segregado, e que incumbe às autoridades portuárias e às autoridades de pilotagem na Comunidade Europeia de darem execução a esta resolução, de modo a incentivar a utilização de navios petroleiros com tanques de lastro segregado, incluindo navios petroleiros de casco duplo ou de conceção alternativa, e aplicar um regime de redução das taxas cobradas aos navios petroleiros com tanques de lastro segregado, calculado numa base diferente, mas no mesmo espírito da Resolução A. 747 (18) da OMI.

(20) – Regulamento (CE) N.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, que Institui a Agência Europeia de Segurança Marítima, (AESM), tendo em vista garantir um nível elevado, uniforme e eficaz, de segurança marítima e prevenção da poluição pelos navios da União Europeia, proporcionando aos Estados-Membros e à Comissão o apoio técnico e científico necessário, bem como um elevado nível de especialização, a fim de os assistir na aplicação correta da legislação comunitária no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição pelos navios, no controlo da sua aplicação e na avaliação da eficácia das medidas em vigor, Art. 1.º.

(21) – Regulamento (CE) 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro de 2002<sup>329</sup>, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) e altera determinados regulamentos em vigor no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição por navios, tendo como objetivo melhorar a aplicação da legislação comunitária, no domínio da segurança marítima, da prevenção da poluição por navios e da proteção das condições de vida e de trabalho a bordo, centralizando as tarefas dos comités instituídos em aplicação da legislação marítima comunitária e substituídos pelo presente regulamento por meio da instituição de um comité único para a segurança marítima e a prevenção da poluição por navios, denominado “COSS”, acelerando a atualização, e facilitando a ulterior alteração da legislação marítima comunitária, à luz da evolução dos instrumentos internacionais, como sejam: convenções, protocolos, resoluções, códigos, colectâneas de regras, normas e disposições adotadas por uma conferência internacional, pela OMI, pela OIT, ou pelas partes num memorando de acordo, mencionados em disposições da legislação marítima comunitária em vigor. Este regulamento tem sido objeto de diversas alterações, como por exemplo pelo Regulamento (CE) N.º 415/2004 da Comissão, de 5 de março de 2004.

---

<sup>329</sup> Cf., JO L 324/2, de 29. 11. 2002.

(22) – Regulamento (CE) N.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009<sup>330</sup>, relativo às regras comuns para as organizações de vistorias e inspeções de navios, que, no seu Art. 1.º, estabelece uma série de medidas a respeitar pelas organizações encarregadas da inspeção, vistoria e certificação de navios com vista ao cumprimento das convenções internacionais sobre segurança marítima e prevenção da poluição marinha, favorecendo simultaneamente o objetivo da livre prestação de serviços, incluindo neste âmbito o desenvolvimento e a aplicação de requisitos de segurança para o casco, para as máquinas e para as instalações elétricas e de controlo dos navios abrangidos pelas convenções internacionais.

(23) – Regulamento (EU) N.º 1286/2011 da Comissão, de 9 de dezembro de 2011<sup>331</sup>, que adota uma metodologia comum para a investigação de acidentes e incidentes marítimos elaborada em conformidade com o disposto no artigo 5.º, n.º 4, da Diretiva 2009/18/CE, com o objetivo dos inquéritos de segurança a acidentes e incidentes marítimos contribuírem para reduzir o risco de futuros acidentes e incidentes e assim diminuir as suas consequências graves, como a perda de vidas humanas e de navios e a poluição marinha. O presente Regulamento tem ainda como objeto proporcionar uma metodologia comum, para que os órgãos de investigação dos Estados-Membros efetuem os inquéritos de segurança marítima em conformidade com a Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009 e tendo em conta os instrumentos da OMI nela referidos.

(24) – Regulamento (EU) N.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2012<sup>332</sup>, relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples. Este Regulamento revoga o Regulamento (CE) 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Fevereiro de 2002<sup>333</sup>, que, por sua vez, havia revogado o Regulamento (CE) N.º 2978/94. O Regulamento (CE) 417/2002, foi por várias vezes alterado: pelo Regulamento (CE) N.º 2099/2002<sup>334</sup>; pelo Regulamento (CE) N.º 1726/2003<sup>335</sup>; pelo Regulamento (CE) N.º 2172/2004<sup>336</sup>; pelo Regulamento (CE) N.º 457/2007<sup>337</sup>; pelo Regulamento (CE) N.º 219/2009<sup>338</sup>; e pelo Regulamento (CE) N.º

---

<sup>330</sup> Cf., JO L 131/11, de 28. 05. 2009.

<sup>331</sup> Cf., JO L 328/36, de 10. 12. 2011.

<sup>332</sup> Cf., JO L 172/3, de 30. 6. 2012.

<sup>333</sup> Cf., JO L 64, de 07. 3. 2002.

<sup>334</sup> Cf., JO L 324, de 29. 11. 2002.

<sup>335</sup> Cf., JO L 249, de 01. 10. 2003

<sup>336</sup> Cf., JO L 371, de 18. 12. 2004.

<sup>337</sup> Cf., JO L 113, de 30. 04. 2007.



1163/2009<sup>339</sup>. Pelo que, face à necessidade de novas alterações, levou à sua reformulação por razões de clareza. O Regulamento (EU) N.º 530/2012, estabelece um regime de introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente da Convenção MARPOL 73/78, tal como definido no seu Art. 3.º, para navios petroleiros de casco simples, e proíbe o transporte de ou para os portos dos Estados-Membros de petróleo e frações petrolíferas pesados<sup>340</sup> em navios petroleiros de casco simples, Art. 1.º, tendo entrado em vigor em 20 de julho de 2012, Art. 13.<sup>341</sup> Assim, o Art. 4.º, do Regulamento (EU) N.º 530/2012, estipula como requisitos a observar pelos navios petroleiros<sup>342</sup>, para demandarem ou abandonarem os portos, ou terminais no mar, de um Estados-Membros, ou fundearem em zonas sob sua jurisdição: a) qualquer navio petroleiro que transporte petróleo ou frações petrolíferas pesadas só pode ser autorizado a arvorar pavilhão de um Estado-Membro se for um navio petroleiro de casco duplo; b) qualquer navio petroleiro que transporte petróleo ou frações petrolíferas pesadas, independentemente do seu pavilhão, só pode ser autorizado a demandar portos, ou terminais no mar, a abandoná-los ou a fundear em zonas sob a jurisdição de um Estado Membro, se for um navio petroleiro de casco duplo; c) qualquer navio petroleiro que arvore pavilhão de um Estado-Membro, ou que arvore o pavilhão de qualquer outro país, só é autorizado a demandar portos e terminais no mar sob a jurisdição de um Estado-Membro, se for um navio petroleiro de casco duplo; d) sem prejuízo da alínea c), os petroleiros das categorias 2 ou 3<sup>343</sup>, equipados apenas com

---

<sup>338</sup> Cf., JO L 87, de 31. 03. 2009.

<sup>339</sup> Cf., JO L 314, de 01. 12. 2009.

<sup>340</sup> Nos termos do n.º 12) do Art, 3.º do Regulamento (EU) N.º 530/2012, "Petróleo e frações petrolíferas pesados" são: a) petróleo bruto com uma densidade, a 15 ° C, superior a 900Kg/m3 (correspondente a um grau API inferior a 25,7); b) frações petrolíferas distintas do petróleo bruto, com uma densidade, a 15 ° C, superior a 900Kg/m3, ou uma viscosidade cinemática, a 50 ° C, superior a 180 mm²/s (correspondendo a uma viscosidade cinemática superior a 180 cSt); c) Betumes e alcatrões e respetivas emulsões.

<sup>341</sup> Artigo 13.º conjugado com o JO L 172/7, de 30. 06. 2012.

<sup>342</sup> "Navio petroleiro" é um navio petroleiro conforme definido na regra 1.5 do anexo I da MARPOL 73/78, conforme atualizada. Cf., Art. 3.º, n.º 2, do Regulamento (EU) N.º 530/2012.

<sup>343</sup> O Art. 3.º, do Regulamento (EU) N.º 530/2012, qualifica os navios petroleiros em 3 categorias. Assim, "Navio petroleiro da categoria 1" é um navio petroleiro de porte bruto, ("porte bruto" o porte bruto conforme definido na regra 1.23 do anexo I da Convenção MARPOL 73/78 conforme alterada), igual ou superior a 20.000 toneladas que transporta como carga petróleo bruto, fuelóleo, óleo diesel pesado ou óleo lubrificante, ou de porte bruto igual ou superior a 30.000 toneladas que transporta hidrocarbonetos distintos dos aqui referidos, e que não satisfaz os requisitos das regras 18.1 a 18.9, 18.12 a 18.15, 30.4, 33.1,33.2, 33.3, 35.1, 35.2 e 35.3, do anexo I da Convenção MARPOL 73/78, como atualizada; "Navio petroleiro da categoria 2" é um

fundos duplos ou com forros duplos não utilizados para o transporte de petróleo e que se estendam por todo o comprimento da cisterna de carga, ou que disponham de espaços de casco duplo não utilizados para o transporte de petróleo e que se estendam por todo o comprimento da cisterna de carga, mas que não satisfaçam as condições que da aplicação da regra 20.1.3 do anexo I da Convenção MARPOL 73/78, conforme atualizada, podem continuar a operar desde que não seja ultrapassada em 2015 a data do aniversário da entrega do navio ou o dia, calculado a partir da sua data de entrega, em que o navio atinja os 25 anos de idade, consoante a data que ocorrer primeiro. Nos termos do Art. 7.º, do Regulamento *sub judice*, após o aniversário da data de entrega do navio em 2015, não é permitida, de acordo com a regra 20.5 do anexo I da Convenção MARPOL 73/78 conforme alterada, a operação de navios petroleiros das categorias 2 e 3 que arvorem pavilhão de um Estado-Membro, nem a entrada nos portos ou terminais no mar sob a jurisdição de um Estado-Membro a outros navios petroleiros das categorias 2 e 3, independentemente do facto de continuarem a operar arvorando pavilhão de um Estado terceiro de acordo com a regra 20.5 do anexo I da Convenção MARPOL 73/78, conforme alterada. Nos termos do Art. 8.º, em derrogação do disposto nos artigos 4.º, 5.º e 7 do Regulamento em apreço, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem autorizar, sob reserva da legislação nacional, em circunstâncias excecionais, um navio a demandar ou a abandonar portos ou terminais no mar sob a sua jurisdição, ou a fundear numa zona sob a sua jurisdição, quando um navio petroleiro se encontre em dificuldades, rumo a um porto de abrigo, ou se dirija a um estaleiro para reparação.

## 15. Legislação Nacional

(1) – Decreto-Lei n.º 142/88 de 22 de abril. Este diploma transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 79/116/CEE do Conselho, de 21 de dezembro de 1978, relativa às condições mínimas exigidas a certos navios-tanques que entrem nos portos marítimos da Comunidade ou deles saiam, com as alterações introduzidas pela Diretiva 79/1034/CEE do Conselho, de 6 de dezembro de 1979. Tem como objeto definir os condicionalismos a que devem obedecer os navios-tanque<sup>344</sup> de arqueação bruta igual ou superior 1.600 toneladas, destinados ao transporte de hidrocarbonetos, gases

---

navio petroleiro de porte bruto igual ou superior a 20.000 toneladas que transporta como carga petróleo bruto, fuelóleo, óleo diesel pesado ou óleo lubrificante, ou de porte bruto igual ou superior a 30.000 toneladas que transporta hidrocarbonetos distintos dos acima referidos, e que satisfaz os requisitos das regras 18.1 a 18.9, 18.12 a 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.2 e 35.3 do anexo I da Convenção MARPOL 73/78. Todos os navios petroleiros da categoria 2 devem estar equipados com tanques de lastro segregado em localizações de proteção (SBT/PL); “Navio petroleiro da categoria 3” é um navio petroleiro de porte bruto igual ou superior a 5.000 toneladas mas inferior a 20.000 toneladas.

<sup>344</sup> Um navio petroleiro também é, frequentemente, designados por navio-tanque.

liquefeitos e produtos químicos, completa ou parcialmente carregados, bem como os que, estando vazios, não tenham sido ainda desgaseificados ou desembaraçados de resíduos perigosos, quando entrem ou saiam dos portos nacionais.

(2) – Decreto-Lei n.º 94/96 de 17 de julho, que transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva 93/75/CEE do Conselho, de 13 de setembro de 1993, relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas<sup>345</sup> ou poluentes<sup>346</sup>, e tem como objeto estabelecer regras a observar pelos carregadores<sup>347</sup>, operadores<sup>348</sup> e comandantes dos navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes, com origem, destino ou em trânsito nos portos nacionais. Este decreto-lei revogou o Decreto-Lei n.º 142/88 de 22 de abril, e o Decreto-Lei n.º 297/90 de 22 de setembro, foi alterado pelo Decreto-Lei n.º 367/98, de 23 de novembro, o qual transpôs para o direito interno as alterações à Directiva 93/75/CEE, introduzidas pela Directiva 96/39/CE, e pela Directiva 97/34/CE, e foi, ainda, alterado pelo Decreto-Lei n.º 169/2000 de 08 de agosto, o qual transpôs para o direito interno as alterações, também, à Directiva 3/75/CEE do Conselho, de 13 de setembro de 1993, introduzidas pela Directiva 98/55/CE de 17 de julho de 1998, e pela Directiva 98/74/CE de 1 de outubro de 1998.

(3) – Decreto-Lei n.º 43/2002 de 2 de março. Este diploma legal cria o Sistema da Autoridade Marítima (SAM)<sup>349</sup>, estabelece o seu âmbito e atribuições e define a sua estrutura, Art. 1.º, n.º 1. Cria, também, a Autoridade Marítima Nacional (AMN)<sup>350</sup>, como estrutura superior de administração e coordenação dos órgãos e serviços que integrados na Marinha, possuem competência ou desenvolvem ações enquadradas no âmbito do SAM, Art. 1.º, n.º 2.

---

<sup>345</sup> "Mercadorias perigosas" são as mercadorias ou substâncias constantes do Código IMDG, do Capítulo 17 do Código IBC e do capítulo 19 do Código IGC.

<sup>346</sup> "Mercadorias poluentes" são os hidrocarbonetos, as substâncias líquidas nocivas e as substâncias prejudiciais tal como vêm definidas, respectivamente, nos anexos 1,2 e 3 da Convenção MARPOL 73/78, conforme alterada.

<sup>347</sup> "Carregadores" são os sujeitos passivos de contratos de transporte marítimo de mercadorias perigosas ou poluentes.

<sup>348</sup> "Operadores" são os armadores, afretadores ou agentes dos navios transportadores de mercadorias perigosas ou poluentes.

<sup>349</sup> SAM é o quadro institucional formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, regional ou local que, em funções de coordenação, consultivas ou policiais exercem poderes de autoridade marítima.

<sup>350</sup> Nos termos do Art. 10.º, deste Decreto-Lei, a estrutura, organização, funcionamento e competências da AMN e dos órgãos e serviços nela integrados são aprovados por decreto-lei (Decreto-Lei n.º 44/2002 de 02 de março).

(4) – Decreto-Lei n.º 44/2002 de 2 de Março. Este Decreto-Lei define, no âmbito do SAM, a estrutura, organização, funcionamento e competência da AMN, dos seus órgãos e dos seus serviços, Art. 1.º, n.º 1, e cria, na estrutura da AMN, a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM)<sup>351</sup>, Art. 1.º, n.º 2. Este Decreto-Lei revogou o Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de setembro, os artigos 1.º, n.º 2, 7.º, 10.º e 11.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, e o Decreto-Lei n.º 17/87, de 10 de janeiro, e demais normas que contrariem o disposto no presente diploma.

(5) – Decreto-Lei n.º 321/2003 de 23 de dezembro. Este diploma legal transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva 2001/105/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de dezembro de 2001 e a Directiva 2002/84/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro de 2002. Tem por objeto estabelecer as regras relativas ao reconhecimento prévio e acompanhamento da atividade das organizações habilitadas para realizarem as inspeções, aprovação de planos e esquemas, realização de provas e ensaios, aprovação de cadernos de estabilidade, vistorias e auditorias aos navios de pavilhão nacional<sup>352</sup>. Revogou o Decreto-Lei n.º 115/96, de 6 de agosto e o Decreto-Lei n.º 403/98, de 18 de dezembro, e ainda os artigos 14.º, 15.º, 17.º, 18.º e 20.º do Regulamento anexo à Portaria n.º 715/89, de 23 de agosto.

(6) – Decreto-Lei n.º 180/2004 de 27 de julho<sup>353</sup>. Este diploma transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de julho de 2002. Tem como objeto estabelecer as regras à instituição, no território nacional, de um sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, com vista a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo, melhorar a resposta das autoridades a incidentes, acidentes ou a situações potencialmente perigosas no mar, incluindo operações de busca e salvamento, e contribuir para uma melhor prevenção e deteção da poluição causada por navios. Revogou o Decreto-Lei n.º 94/96, de 17 de julho, e o Decreto-Lei 169/2000, de 8 de agosto.

Neste diploma legal releva o seu Artigo 19.º, que tem como epígrafe “Locais de refúgio”, por atribuir ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), em articulação com a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), o Comando Naval, o Instituto da Conservação da Natureza, as autoridades portuárias<sup>354</sup> e o Instituto de Tecnologia Nuclear, o dever de elaborar e manter actualizados os planos de acolhimento

---

<sup>351</sup> *Supra*, foram abordadas com mais detalhe as entidades focadas neste diploma legal.

<sup>352</sup> Sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 167/99, de 18 de maio, sobre equipamentos marítimos.

<sup>353</sup> Cf., Artigo 3.º pela importância das definições nele contidas.

<sup>354</sup> “Autoridades portuárias” são as administrações portuárias e as delegações regionais do IPTM, em cada porto, para receber e disponibilizar as informações comunicadas em conformidade com o Decreto-Lei n.º 180/2004 de 27 de julho.

de navios em dificuldade, definindo esses planos a entidade ou entidades responsáveis pela decisão de acolher ou não um navio num local, bem como as disposições e os procedimentos necessários, tendo em conta as restrições de ordem operacional, de segurança e ambiental. Estes planos são aprovados por resolução do Conselho de Ministros, e o IPTM é a entidade responsável pela sua disponibilização a pedido. Estas disposições vieram a ser alteradas pelo Decreto-Lei n.º 52/2012 de 7 de março de 2012.

(7) – Resolução do Conselho de Ministros n.º 179/2004. Através desta Resolução, o Governo, dá execução ao Artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 180/2004 de 27 de julho, atribuindo ao ministro que tutela o IPTM a competência para autorizar a entrada de um navio em dificuldade num qualquer local de refúgio em águas sob jurisdição portuguesa e para decidir sobre o destino ou a melhor forma de assistir o navio em dificuldade, tendo em conta a necessidade de proteção dos bens públicos e privados e outras circunstâncias externas, designadamente meteo-oceanográficas, que afetem ou possam afetar o navio, sendo obrigatória a pré audição da Comissão Técnica para Acolhimento de navios em dificuldade (CTAND). Esta Comissão é constituída por representantes: do IPTM; da DGAM; do ICN; e, sendo esse o caso, um representante da autoridade portuária em cuja jurisdição se localiza o local de refúgio, podendo a CTAND, em face das matérias envolvidas, integrar representantes de outras entidades, designadamente do SNBPC; do SEF; do IM; do IH; do CNANS; de uma ou mais administrações portuárias; do ENGFA; da DGT; da DGPA, e dos órgãos locais da DGAM, com vista à preparação da decisão sobre o acolhimento de navios em dificuldade, emitindo, para tanto, parecer sobre as circunstâncias relacionadas com a necessidade de acolhimento de navio. É, então, da competência da CTAND a emissão de parecer sobre as circunstâncias relacionadas com a necessidade de acolhimento do navio, assente num conjunto de fatores expressos nas alíneas a) a l) do n.º 6 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 179/2004<sup>355</sup>. Esta Resolução cria, também, um grupo de trabalho ao qual compete a

---

<sup>355</sup> Esses fatores são: a) condições de navegabilidade do navio, em particular a sua flutuabilidade, estabilidade, disponibilidade de meios de propulsão e produção de energia e a capacidade de acostagem; b) matérias perigosas ou poluentes existentes a bordo; c) distância e tempo estimado para navegação até ao local de refúgio; d) número de tripulantes, e outras pessoas, que se encontrem a bordo e avaliação da sua condição física; e) se o navio tem ou não seguro, incluindo danos de responsabilidade civil, e, em caso afirmativo, identificação do segurador e os limites de responsabilidade aplicáveis; f) existência de acordo do comandante do navio, do país de bandeira, do operador e da companhia, com as propostas da entidade ou entidades responsáveis mencionadas no n.º 2 do Art. 19.º, do DL 180/2008, de 27 de julho, sobre os termos da assistência a prestar pelas autoridades nacionais; g) existência de acordo e justificação técnica da sociedade emissora do correspondente certificado de classe, assim como das entidades que prestem auxílio, se as houver, quanto aos termos da assistência a prestar; h) prestação de garantia financeira que seja exigida ou de medidas provisionais associadas; i) existência de contratos de salvamento subscritos pelo comandante do navio, operador ou companhia; j) informação sobre medida e ações a tomar pelo comandante do navio e ou pela entidade que vai efetuar o salvamento; l) identificação do representante da

elaboração de um relatório sobre a definição, a nível nacional, da actuação e dos procedimentos à decisão de acolhimento e a compatibilização entre os planos de contingência já existentes para os portos comerciais, e o futuro plano nacional de acolhimento de navios em dificuldade, tendo em conta as restrições de ordem operacional e ambiental e as condicionantes técnico-científicas da orla costeira portuguesas, sendo este grupo de trabalho formado pela CTAND e por um representante de cada um dos membros do governo: a) Ministro de Estado, da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar; b) Ministro da Administração Interna; c) Ministro da Agricultura e Florestas; d) Ministra da Ciência, Inovação e Ensino Superior; e) Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações; f) Ministra do Cultura; g) Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território; h) Ministro do Turismo. Estas disposições foram alteradas pelo DL n.º 52/2012 de 7 de março de 2012.

(7) – Decreto-Lei n.º 51/2005 de 25 de fevereiro. Este diploma legal transpõe para o direito interno a Diretiva 2002/84/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro de 2002, e alterou os Decretos-Lei n.º 547/99, de 14 de dezembro, 280/2001, de 23 de outubro, 293/2001, de 20 de novembro, 27/2002, de 14 de fevereiro, 180/2004, de 27 de julho, tendo como objetivo o melhoramento da aplicação da legislação comunitária, no domínio da segurança marítima, da poluição do meio marinho e das condições de vida de trabalho a bordo dos navios, e também facilitar a sua adaptação às alterações dos instrumentos internacionais.

(8) – Decreto-Lei n.º 147/2008 de 29 de julho<sup>356</sup>. Este diploma legal transpõe para a ordem jurídica interna, a Diretiva 2004/35/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, que aprovou, com base no princípio do poluidor-pagador, o regime relativo à responsabilidade ambiental aplicável à prevenção e reparação dos danos ambientais, com a alteração que lhe foi introduzida pela Directiva 2006/21/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à gestão de resíduos da indústria extrativa. Este Decreto-Lei tem como objetivo estabelecer o regime jurídico da responsabilidade por danos ambientais, com base no princípio do poluidor-pagador, ao nível nacional, e foi alterado pelo Decreto-Lei n.º 245/2009 de 22 de setembro e pelo Decreto-Lei n.º 29-A/2011 de 01 de março.

(9) – Decreto-Lei n.º 13/2012 de 20 de janeiro. Este diploma legal transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas. O regime preconizado nesta directiva estabelece um conjunto de medidas a respeitar pelo

---

companhia de navegação em Portugal e do respetivo contato para efeitos de notificação.

<sup>356</sup> Será pertinente Cf., o Art. 11.º, pelas definições aqui dadas, e a Secção III por estipular as garantias financeiras.

Estado Português nas suas relações com as organizações<sup>357</sup> encarregues da inspeção, vistoria e certificação dos navios, com vista ao cumprimento das convenções internacionais sobre segurança marítima e prevenção da poluição marinha, designadamente a elaboração de um acordo formal com a organização que atua em seu nome e o controlo dos atos e operações realizadas por essa organização em seu nome, na efetivação de inspeções, aprovação de planos e esquemas, realização de provas e ensaios, aprovação de cadernos de estabilidade e vistorias e auditorias a navios que arvorem a bandeira nacional<sup>358</sup>. Revogou o Decreto-Lei n.º 321/2003, de 23 de dezembro.

(10) – Decreto-Lei n.º 50/2012 de 2 de março. Transpõe para o ordenamento jurídico interno a Directiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários dos navios em matéria de créditos marítimos, tendo como objeto estabelecer as normas aplicáveis a determinados aspetos dos deveres que incumbem aos proprietários dos navios no que respeita ao seguro em matéria de créditos marítimos. Assim, a Comissão Europeia e os Estados-Membros consideram que a subscrição obrigatória de um seguro em matéria de créditos marítimos, por parte dos proprietários dos navios, garante uma melhor proteção das vítimas de acidentes e contribui para a exclusão das águas dos Estados-Membros da União Europeia dos navios que não estejam em conformidade com as normas e regras aplicáveis. Deste modo e nos termos do n.º 1 do Art. 4.º, deste Decreto-Lei, estão obrigados a subscrever um seguro em matéria de créditos marítimos os proprietários de navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 300 toneladas, que arvorem bandeira nacional, que se dirijam a um porto ou fundeadouro nacional, independentemente da bandeira que arvorem, ou entrem no mar territorial de Portugal. A existência deste seguro é comprovada por um ou mais certificados, emitidos pela respetiva seguradora, os quais permanecem sempre a bordo, Art. 5.º, n.º 1, deste mesmo diploma. O acesso ao mar territorial português aos navios que não disponham deste certificado, válido e eficaz, pode ser condicionado, ou interdito, por decisão do capitão do porto, em cooperação com a ANCTM, tal como previsto na alínea a) do n.º 4 do Art. 13.º, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 02 de março<sup>359</sup>, e sujeitos a procedimento contra-ordenacional, sem

---

<sup>357</sup> “Organizações” são as sociedades de classificação, ou outros organismos privados, as suas filiais e quaisquer outras entidades sob o seu controlo, que desempenhem, conjunta ou separadamente, tarefas abrangidas pelo âmbito de aplicação do Decreto-Lei n.º 13/2012, de 20 de janeiro.

<sup>358</sup> Sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 167/99, de 18 de maio, sobre equipamento marítimo, alterado pelo Decreto-Lei n.º 24/2004, de 23 de janeiro, pelo Decreto-Lei 18/2009 de 15 de janeiro, e pelo Decreto-Lei n.º 17/2010, de 17 de março, e regulamentado pela Portaria n.º 381/2000, de 28 de junho, alterada pela Portaria n.º 115/2003, de 31 de janeiro.

<sup>359</sup> Cf., Art. 7.º, do Decreto-Lei n.º 50/2012 de 2 de março.

prejuízo da responsabilidade civil, criminal ou disciplinar, nos termos do Art. 10.º, do Decreto-Lei n.º 50/2012.

(11) – Decreto-Lei n.º 51/2012 de 6 de março. Este Decreto-Lei transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira, visando o reforço da segurança marítima e da prevenção da poluição por navios, através do cumprimento efetivo pelos Estados de bandeira dos deveres estabelecidos nas convenções internacionais relativas à segurança marítima e à prevenção da poluição, adotadas pela OMI, através de um conjunto de regras a serem seguidas por esses mesmos Estados em várias circunstâncias da exploração de navios, aumentando a transparência e a qualidade da atuação das suas administrações marítimas e o controlo sobre os navios que arvoram as suas bandeiras. Este diploma legal tem como objeto estabelecer normas destinadas a garantir que o Estado Português cumpre de forma eficaz e coerente as suas obrigações enquanto Estado de bandeira, contribuindo para o reforço da segurança marítima e para a prevenção da poluição causada pelos navios que arvoram a bandeira nacional.

(12) – Decreto-Lei n.º 52/2012 de 7 de março de 2012. Este diploma legal transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva 2009/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que altera a Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação de tráfego de navios e que revoga a Directiva 93/75/CEE do Conselho, de 13 de setembro de 1993, e, em simultâneo, altera o Decreto-Lei 180/2004, de 27 de julho já alterado pelos Decretos-Lei n.º 236/2004, de 18 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 51/2005, de 25 de fevereiro, e pelo Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de setembro.

Atendendo à relevância e à extensão das alterações introduzidas no Decreto-Lei 180/2004, de 27 de julho, o seu texto integral foi republicado<sup>360</sup>, em anexo ao Decreto-Lei n.º 52/2012, e foram revogados os seus: Art. 10.º, n.º 5, Art. 12.º, Art. 26.º e o Art. 30.<sup>361</sup>.

O Decreto-Lei 180/2004, republicado, é um diploma legal importante, no seguimento do esforço da União Europeia na implementação de uma política de segurança marítima proativa, no sentido de melhorar a segurança dos navios, a salvaguarda da vida humana no mar e a protecção do meio marinho. Assim, e tendo em conta o objeto do presente trabalho, relevam: o Atr. 3.º - Definições (que apresenta um conjunto alargado de definições<sup>362</sup>); Art. 11.º - Obrigação de informação respeitante ao

---

<sup>360</sup> Cf., Decreto-Lei n.º 52/2012, de 7 de março, Art. 7.º.

<sup>361</sup> *Idem* Art. 6.º.

<sup>362</sup> Por exemplo: "Mercadorias perigosas": as mercadorias mencionadas no código IMDG; as substâncias líquidas perigosas enumeradas no capítulo 17 do código IBC; os



transporte de mercadorias perigosas; Art. 12.º - Notificação de mercadorias ou poluentes transportadas a bordo; Art. 15.º - Transmissão de informações relativa a determinados navios<sup>363</sup>, Artigo 16.º - Comunicação de acidentes e incidentes marítimos; Art. 17.º - Medidas em caso de condições meteorológicas excepcionalmente desfavoráveis; Art. 18.º - Medidas em caso de acidente ou incidente marítimo; Art. 19.º - Autoridade com competência para o acolhimento de navios em dificuldade; Art. 19.º - A – Planos para o acolhimento de navios em dificuldade; Art. 19.º - B – Decisão sobre o acolhimento de navios; Art. 19.º - C – Garantia financeira e indemnização; Art. 20.º - Informação das partes interessadas; Art. 21.º - Lista dos organismos intervenientes; Art. 21-A – SafeSeaNet<sup>364</sup>, Art. 22.º - Cooperação entre autoridades; Art. 23.º - Confidencialidade das informações, Art. 25.º - Regime contra-ordenacional.

Considera-se também relevante os anexos deste diploma: Anexo I – Lista das informações a comunicar; Anexo II – Prescrições aplicáveis aos equipamentos de bordo (I - Sistema de Identificação Automática (AIS); II – Sistema de Registo de Dados de Viagem (VDR)); Anexo III – Mensagens Eletrónicas e *SafeseaNet*; Anexo IV – Medidas que os Estados-Membros podem tomar em caso de risco para a segurança

---

gases liquefeitos enumerados no capítulo 19 de código IGC; as matérias sólidas referidas no apêndice B do código BC.

“Mercadorias poluentes”: os hidrocarbonetos, conforme a definição dada no anexo I da Convenção MARPOL; as substâncias líquidas nocivas, conforme a definição dada no anexo II da Convenção MARPOL, as substâncias prejudiciais conforme definição dada no anexo III da Convenção MARPOL.

“Acidente” qualquer acidente na aceção do código da OMI para a investigação de acidentes e incidentes marítimos. “Navio” qualquer navio de mar ou veículo marinho.

“Navio em dificuldade” um navio ou uma embarcação de pesca que se encontre numa situação que possa causar a sua perda ou representar um perigo para o ambiente ou para a navegação, sem prejuízo das normas da Convenção SAR relativas ao resgate de pessoas.

“Local de refúgio” um porto, parte de porto, outro espaço abrigado para manobrar, um fundeadouro ou qualquer outra área identificada em plano de acolhimento de navios em dificuldade.

<sup>363</sup> Por exemplo: navios que tenham estado envolvidos em acidentes ou incidentes marítimos; navios que não possuam certificado de seguro nem garantias financeiras, nos termos da legislação da União Europeia e das normas internacionais, ou que não os tenham notificado; navios assinalados pelos pilotos, ou pelas autoridades portuárias possuindo anomalias suscetíveis de comprometer a segurança da navegação ou de constituir um risco para o ambiente.

<sup>364</sup> *SafeSeaNet* é a designação do sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas desenvolvido pela Comissão Europeia em cooperação com os Estados-Membros, a fim de assegurar a aplicação da legislação da União Europeia.

marítima e a proteção do ambiente, em aplicação do n.º 2, do Art. 18.º, do presente diploma, que são:

*Quando, no seguimento de um incidente ou em circunstâncias do tipo das descritas no artigo 18.º que afectem um navio, as entidades competentes em razão da matéria considerem, no quadro do direito internacional, que é necessário afastar, reduzir ou eliminar um perigo grave e iminente que ameaça o seu litoral ou interesses conexos, a segurança de outros navios e a segurança das suas tripulações e passageiros ou das pessoas em terra, ou proteger o meio marinho, as referidas autoridades podem, nomeadamente:*

- a) Restringir os movimentos do navio ou impor-lhe um itinerário, exigência esta que não afecta a responsabilidade do comandante na segurança do governo do seu navio;*
- b) Notificar o comandante do navio para que elimine o risco para o ambiente ou a segurança marítima;*
- c) Enviar a bordo do navio uma equipa de avaliação com a missão de determinar o grau de risco, assistir o comandante na correcção da situação e manter informado o centro costeiro<sup>365</sup> competente;*
- d) Intimar o comandante a seguir para um local de refúgio, em caso de perigo iminente, ou impor a pilotagem ou o reboque do navio.*

*Se o reboque do navio for efectuado no âmbito de um contrato de reboque ou salvados, as medidas tomadas pelas entidades competentes em razão da matéria, em aplicação das alíneas a) e d), podem também ter como destinatárias as companhias de assistência, salvados e reboques envolvidas.*

(13) – Decreto-Lei n.º 61/2012 de 14 de março. Este diploma legal transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, e tem como objetivo contribuir para a redução drástica da presença, em águas sob jurisdição nacional, de navios que não obedeçam às normas aplicáveis no domínio da segurança marítima, da proteção do transporte marítimo, da proteção do meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo, e estabelece ainda os critérios comuns para a inspecção pelo estado do porto de navios estrangeiros que escalem portos e fundeadouros nacionais, e também os procedimentos de inspecção, detenção e informação a observar pelas autoridades nacionais competentes neste âmbito.

---

<sup>365</sup> “Centro costeiro”: a) O centro de controlo de tráfico marítimo do continente (CCTMC), nos termos de Decreto-Lei n.º 263/200, de 28 de Setembro; b) Os centros de coordenação de busca e salvamento marítimo (MRCC), nos termos do Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 399/99, de 14 de outubro.

Este decreto-lei revogou, o Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Junho, o Decreto-Lei n.º 156/2000, de 22 de Julho, o Decreto-Lei 284/2003, de 08 de Novembro e o Decreto-Lei 58/2007, de 13 de março.

É um diploma legal importante, que vem na linha das intenções da União Europeia, no sentido de aumentar a segurança de navios que escalem portos comunitários e a diminuir as consequências de acidentes ou incidentes por eles provocados, expressas na reforma profunda no sistema de inspeções vigente, na altura, introduzidas pela Diretiva 2009/16/CE, que se traduziu na substituição do limite mínimo quantitativo de 25% de navios inspecionados anualmente por Estado-Membro, pela totalidade dos navios que escalem os portos da União Europeia, aumentando, deste modo, a frequência das inspeções aos navios que se apresentem com um perfil de risco elevado, passando a ser inspecionados de seis em seis meses, diminuindo o número de inspeções aos navios de qualidade, e que não se apresentem com um perfil de alto risco.

Ao mesmo tempo o Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março, reformula as sucessivas alterações à Diretiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de julho de 1995, num texto consolidado, simplificando ou alterando determinadas disposições para reforçar a eficácia e a qualidade das inspeções dos navios pelo Estado do porto.

No preâmbulo o legislador descreve a evolução cronológica do regime jurídico da inspeção de navios através dos decretos-leis em conexão com as diretivas por eles transpostas, com início no Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de julho, que aprovou o Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros e transpôs para o direito interno a Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de junho de 1995 e a Diretiva 96/40/CE da Comissão, de 25 de junho de 1996, relativas à inspeção de navios pelo Estado do porto, até ao Decreto-Lei n.º 61/2012 de 14 de março, que transpôs para o direito interno a Diretiva 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto.

(14) – Decreto-Lei n.º 121/2012 de 19 de junho. Este diploma legal transpõe para o direito interno a Diretiva 2011/15/UE da Comissão, de 23 de fevereiro de 2011, que altera a Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, que já havia sido alterada pela Diretiva 2009/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009. Este decreto-lei procede também à alteração do Decreto-Lei 180/2004, de 27 de julho, conforme alterado, passando o seu anexo II a ter a redação do anexo ao Decreto-Lei n.º 121/2012.

(15) – Decreto-Lei n.º 218/2012 de 9 de outubro. Este Decreto-Lei transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2010/65/EU do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2012, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE. Assim, a Diretiva 2010/65/EU do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2012, tem como objetivos simplificar e harmonizar os procedimentos

administrativos aplicáveis ao transporte marítimo, através da normalização da transmissão eletrónica de informações e da racionalização das formalidades de declaração, em consonância com a política de criação de um espaço marítimo europeu sem barreiras, impondo uma obrigação generalizada de transmissão eletrónica da informação, exigindo aos sistemas *SafeSeaNet*, criados aos níveis europeu e nacional que permitam a receção, o intercâmbio e a distribuição de informações, através do servidor central europeu *SafeSeaNet*, gerido pela Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA), assegurando a troca de informação no espaço europeu, nos termos previstos na Diretiva 2002/59/CE, na redação que lhe foi conferida pela Diretiva 2009/17/CE.

Ao nível interno foram criados os centros de despacho de navios em todos os portos de comércio do continente, pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/93 de 16 de novembro, que constituem a génese do balcão único nos portos portugueses. Mais recentemente foram implementadas, ao nível local, as Janelas Únicas Portuárias<sup>366</sup> nos portos comerciais portugueses, em estreita parceria com as alfandegas nacionais e com as diversas autoridades que exercem as suas competências nos portos, tendo sido especificados procedimentos, visando a simplificação e a harmonização, de onde resultou um modelo de referência. Deste modo foi desenvolvido o conceito de balcão único local nos portos comerciais, o que permite aos operadores de transporte marítimo, ou seus representantes legais, inserirem toda a informação relativa à chegada e à saída dos navios, ficando esta informação disponível para todas as autoridades envolvidas.

Assim, o Decreto-Lei n.º 218/2012, de 9 de outubro é um diploma legal relevante na medida em que regula os procedimentos documentais exigidos no transporte marítimo por via electrónica, simplificando e harmonizando a interoperabilidade entre os diversos agentes e autoridades envolvidos nas entradas e saídas de navios dos portos nacionais, e permitindo o intercâmbio de informações recebidas com a Agência de Segurança Marítima Europeia e, por sua vez, com os outros Estados-Membros da União Europeia através do *SafeSeaNet*.

(16) - Lei n.º 17/2014 de 10 de abril. Estabelece as Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional. Nesta lei, atendendo ao tema do presente trabalho, releva o Art. 2.º, por estabelecer que o espaço marítimo nacional estende-se desde as linhas de base<sup>367</sup> até ao limite exterior da plataforma continental

---

<sup>366</sup> "Janela única Portuária" é o sistema de informação que centraliza as informações, em suporte electrónico, nos portos comerciais nacionais e que implementa o conceito de balcão único, gerido pelas respetivas Autoridades Portuárias, nos termos do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, o qual regula os atos e procedimentos aplicáveis à entrada e saída de navios de portos nacionais, e da portaria n.º 767/2007, de 9 de julho, ligando todos os agentes públicos e privados em cada porto.

<sup>367</sup> Para efeitos desta lei, e nos termos da CNUDM, entende-se por linhas de base a linha de baixa-mar ao longo da costa, representada nas cartas náuticas oficiais de maior escala, nas fozes dos rios que desaguam directamente no mar, nas rias e nas

para além das 200 milhas marítimas, comportando as três zonas seguintes: entre as linhas de base e o limite exterior do mar territorial, zona económica exclusiva e plataforma continental, incluindo para além das 200 milhas marítimas.

## **16. Afetação da Resposta ao Pedido de Autorização para Locais de Refúgio para Navios em Perigo**

É sabido que foi necessário terem ocorrido vários acidentes e/ou incidentes, que provocaram situações de emergência, em diversos navios, principalmente navios petroleiros, ao longo da segunda metade do séc. XX e princípios do séc. XXI, sem que lhes tenha sido prestada, pelos Estados costeiros, a assistência necessária<sup>368</sup> e ancorada nos usos e costumes da navegação marítima, isto é, do Direito Consuetudinário Marítimo, provocando, alguns deles, autênticas catástrofes do ponto de vista ambiental, ecológico e económico, para que a comunidade internacional despertasse para as emergentes necessidades de regras mínimas, de modo a proporcionar locais de refúgio aos navios em perigo e, em especial, aos navios suscetíveis de provocarem derrames de hidrocarbonetos e outras substâncias perigosas.

Foi na decorrência destes acidentes e/ou incidentes marítimos que a comunidade internacional tomou verdadeira consciência da necessidade de abordar o tema dos lugares de refúgio para navios em perigo e de tratá-los na sua especificidade,

---

lagoas costeiras abertas ao mar, a linha recta traçada entre os pontos limites das linhas de baixa-mar das suas margens. Nos portos e instalações portuárias, a linha de base é a linha de contorno, constituída pela linha de baixa-mar exterior ao longo dos molhes de protecção e pela linha de fecho na entrada do porto ou instalação portuária.

<sup>368</sup> Por exemplo, no ano de 1978, quando o navio petroleiro grego *Andros Patricia* sofreu uma fratura no casco, no dia 31 de dezembro deste ano, quando navegava nas proximidades do Cabo Finisterra e, perante este incidente, não foi autorizado a entrar no mar territorial da França, de Portugal e da Espanha, vendo-se obrigado a ser rebocado para o alto mar, onde acabou por trasfegar a sua carga para outro navio em condições mínimas para não causar danos por poluição ao meio marinho, a cerca de 250 milhas marítimas dos Açores. Ou em 1979, no incidente ocorrido nas proximidades da República de Trindade e Tobago, nas Caraíbas, em resultado da colisão entre os dois superpetroleiros, *Aegean Captain* e *Atlantis Empress* de onde resultaram sérias dificuldades ao nível da flutuabilidade e de incêndio a este último navio e, nestas condições, o Governo deste país ordenou o seu reboque para o alto mar acabando por se afundar a cerca de 300 milhas marítimas da costa, com todas as consequências daí resultantes para a poluição das águas, da fauna e das zonas costeiras. Outros exemplos poderiam ser ilustrados como sejam os casos do *Kirky* na Austrália em 1991 ou os casos paradigmáticos do *Erika* em 1999 nas proximidades da costa atlântica francesa, o *Castor* em 2000 nas proximidades da costa mediterrânica de Marrocos, e do *Prestige* em 2002 nas proximidades da costa atlântica espanhola.

principalmente quando pudessem dar origem a derrames de hidrocarbonetos e/ou outras substâncias perigosas, objetivando a eliminação, ou a redução, destes acidentes e/ou incidentes que causavam autênticas catástrofes, do ponto de vista humano, ambiental, ecológico e económico. Foi com este objeto que a IMO aprovou a Resolução A.949 (23) de 5 de dezembro de 2003, relativa a linhas de orientação sobre locais de refúgio para navios com necessidade de assistência e a Resolução A.950 (23) de 5 de dezembro de 2003, relativa ao Serviço de Assistência Marítima (MAS), remetendo aos Estados costeiros a missão de facultarem aos navios em dificuldade os locais de refúgio, bem como a assistência necessária, onde possam estabilizar a sua situação, e assim reduzir os riscos existentes para as pessoas, para o meio marinho e orlas costeiras. Pena é que estas resoluções não vinculem os Estados costeiros ao seu cumprimento, facultando-lhes apenas as linhas de orientação que devem ser seguidas na problemática questão da cedência, ou da recusa, de locais de refúgio para navios em perigo.

Será que o conteúdo normativo internacional relativo aos locais de refúgio para navios em perigo, suscetíveis de originarem derrames de hidrocarbonetos ou outras substâncias perigosas, deveria ser tratado ao nível de Convenção Internacional onde fossem plasmados, e ficassem perfeitamente arrumados, todos os conteúdos revelados necessários, e os conteúdos dispersos em diversas normas internacionais, ficando a ela vinculados todos os Estados costeiros subscritores e aderentes?

Estamos em crer que não seria tarefa fácil a elaboração de tal Convenção Internacional, ao nível da ONU, e, muito menos, livre de controvérsia. Mas poderia trazer algumas vantagens advindas do vínculo que impunha aos Estados costeiros, da uniformização de procedimentos internacionais, da maior rapidez nas decisões a tomar pelos Estados costeiros e outros agentes envolvidos, e dos conhecimentos mais alargados de todos os intervenientes nos processos que, pelo certo, contribuiriam para os fins pretendidos, que são a proteção de vidas humanas, do meio marinho, do ecossistema marinho e costeiro, e dos bens económicos afetados.

A UE tomou a dianteira legislativa, na problemática dos locais de refúgio para navios em perigo, na sequência dos naufrágios do Erika e do Prestige, ao largo das costas francesa e espanhola respetivamente, tendo causado as maiores catástrofes ecológicas e económicas da Europa, em virtude da poluição provocada pelos hidrocarbonetos derramados, através de três pacotes legislativos que ficaram conhecidos como pacotes Erika I, Erika II e Erika III.

O pacote Erika I é constituído pela Diretiva 2001/105/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de dezembro de 2001, que altera a Diretiva 94/57/CE do Conselho, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeções dos navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas; pela Diretiva 2001/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de dezembro de 2001, que altera a Diretiva 95/21/CE do Conselho, relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da

poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspeção pelo Estado do porto); pelo Regulamento (CE) n.º 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de fevereiro de 2002, relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para navios petroleiros de casco simples, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2978/94 do Conselho, tendo sido alterado pelos Regulamentos (CE) 1726/2003, 2172/2004 e 457/2007.

O pacote Erika II é constituído pela Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de junho de 2002, relativa ao estabelecimento de um sistema comunitário de monitorização e de informação sobre o tráfico marítimo e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho; pelo Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de junho de 2002, que instituiu a Agência Europeia de Segurança Marítima, tendo sido alterado pelo Regulamento (CE) 724/2004.

O pacote Erika III é constituído por um regulamento e diversas directivas adotadas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho em 23 de Abril de 2009, que são: o Regulamento (CE) 391/2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistorias e inspeções de navios (reformulação); Diretiva 2009/15/CE, relativa a disposições e normas comuns para os organismos que efetuam vistorias e inspeções de controlo de navios e para a pertinente atividade da administração marítima; Diretiva 2009/16/CE, relativa à inspeção pelo Estado do porto; Directiva 2009/17/CE, que altera a Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfico marítimo; Diretiva 2009/18/CE, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo e que altera as Diretivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho; Diretiva 2009/21/CE, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira<sup>369</sup>.

É certo que estes pacotes legislativos são um bom contributo internacional para o aumento da segurança marítima e da proteção do meio marinho, mas apenas vinculam os Estados-Membros da União Europeia, ao contrário das convenções adotadas pela ONU que vinculam todos os Estados subscritores e aderentes, ficando submetidos às sanções impostas por esta Organização Internacional em caso de violação.

Portugal ratificou todos os instrumentos internacionais relevantes nas áreas da segurança marítima e da proteção do meio marinho, assim como transpôs para o direito interno todos os regulamentos e diretivas comunitárias sobre a matéria, havendo, assim, a realçar: o Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho que transpôs para o direito interno a Directiva 2002/59/CE, e a Resolução do Conselho de Ministros n.º 179/2004, de 20 de dezembro onde ficou estipulado o caminho a seguir e quem deveria participar no

---

<sup>369</sup> Cf., a propósito, Maria Piera Rizzo, *I Luoghi di Rifugio*, in *I Nuovi Orizzonti della Sicurezza Marittima*, a cura di Alessandra Rizzo e Angela Sérgio, Università Degli Studi di Messina – Centro Universitario di Studi sui Trasporti Euromediterranei “Elio Fanara”, 32, Giuffrè Editore, Roma, 2015, p. 76.

processo relacionado com os locais de refúgio para navios em perigo suscetíveis de causarem derrames de hidrocarbonetos e/ou substâncias perigosas; o Decreto-Lei n.º 52/2012, de 7 de março que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2009/17/CE, que alterou a Diretiva 2002/CE, e alterou e republicou o Decreto-Lei 180/2004 de 27 de julho, promovendo uma actualização das disposições legais sobre os locais de refúgio para navios em perigo.

É notório que após o incidente do Prestige em 2002 não têm ocorrido incidentes semelhantes até à data, podendo afirmar-se que esta constatação fica, fundamentalmente, a dever-se: a) ao conhecimento mais abrangente de que os danos que estes incidentes causam a ninguém beneficiam, bem pelo contrário a todos afetam, na perspetiva da globalização; b) aos efeitos produzidos pelos universos normativos internacional, comunitário e nacional, que incidem sobre os navios, promovendo-lhes maiores exigências na construção e operações de manutenção, nas vistorias e inspeções, na classificação e certificação, no controlo e monitorização do tráfego marítimo; c) ao dever de informação partilhada da quantidade e qualidade da carga transportada, porto de largada, de destino e dados da viagem; d) à obrigatoriedade de instalação a bordo de equipamentos para uso das novas tecnologia ao nível de navegação, comunicações, posicionamento, monitorização e outras funcionalidades; e) às inspeções pelo Estado do porto; f) à melhor preparação das tripulações dos navios; g) à rápida evolução tecnológica, que possibilita a disponibilidade de instalação a bordo e em terra de novos equipamentos cada vez mais rigorosos e fiáveis; h) à aplicação, pela primeira vez em incidentes marítimos, do princípio do poluidor pagador nos processos indemnizatórios pelos danos causadas nos casos Erika e Prestige.

No entanto, apesar de se verificar um período de calmaria no respeitante a incidentes marítimos envolvendo navios que possam causar derrames de hidrocarbonetos, ou outras substâncias perigosas, não significa que estejamos a caminho da extinção deste género de incidentes no mar. Bem pelo contrário, sabemos pelas *leges artis* que à calmaria segue-se a borrasca, podendo transformar-se em tempestade e no centro desta fazer-se transportar um qualquer furacão, e aí tudo podendo acontecer. Restando-nos então confiar no navio que tão bem construímos, equipámos, classificámos, mantivemos, vistoriámos, inspecionámos e utilizamos, dar-lhe o melhor rumo e velocidade, e confiar que em terra há sempre alguém com autoridade de Estado costeiro capaz de entender as nossas informações e solicitações e, se necessário, socorrer-nos, não nos negando, em tempo, um local de refúgio, porque estamos em perigo e conscientemente solicitámos, na convicção de que o nosso acolhimento será a medida mais adequada para a estabilização do nosso navio, da proteção das vidas humanas, da proteção do meio ambiente e das populações ribeirinhas. Efetivamente, vivemos na era da globalização, de onde emerge o aumento cada vez maior das trocas comerciais ao nível planetário, para satisfação das necessidades da, também, crescente população mundial, ávida pela obtenção dos mais variados bens, por influência, ou imposição da sociedade de consumo senão, por vezes, sociedade da “estragação”. Para satisfação destas necessidades é, então, indispensável o meio de transporte marítimo,



porque é o meio de transporte através do qual circula 90% do comércio mundial, incluindo 2/3 do petróleo produzido em todo o mundo<sup>370</sup>, conduzindo à construção de maior número de navios petroleiros e, naturalmente outros, com maior arqueação bruta, capazes de sulcar todos os mares, constituindo um meio de transporte seguro e de baixos custos, dado que as “auto-estradas” em que se movem não têm custos de construção nem de manutenção, havendo apenas o ónus de as manter sem poluição e azuis. Para isso, não se pode descurar, a todos os níveis, o cabal cumprimento dos normativos internacionais, comunitários e nacionais, e aperfeiçoá-los quando e sempre que necessário, pugnando por excelentes construções, e adequado equipamento, de navios destinados ao transporte de hidrocarbonetos ou outras substâncias perigosas, mantendo-os com a conveniência adequada e conduzindo-os com tripulações habilitadas e competentes, desclassificando-os e/ou não os certificando logo que se torne impossível, por reparação, garantir a suas funcionalidades dentro dos padrões de segurança exigidos às suas missões, embora tenhamos a noção das dificuldades que revestem as vistorias e inspeções em navios a nado e em estado operacional. Mas talvez deste modo se consiga colmatar ou, pelo menos, reduzir as possíveis deficiências advindas das bandeiras de conveniência, que, a nosso ver, deveriam acabar<sup>371</sup> por determinação da comunidade internacional, através da ONU. Consideramos ainda que os riscos de incidentes com navios petroleiros permanece ou tende a aumentar, porque assenta na incerteza dos fenómenos naturais de tempo e mar<sup>372</sup> e nos comportamentos

---

<sup>370</sup> Cf., Nuno Sardinha Monteiro, *Considerações Gerais*, in *A Segurança no Mar, uma visão holística*, Mare Liberum-Editora, 2012, p. 63.

<sup>371</sup> Pelos efeitos negativos que representam os navios que as arvoram, nomeadamente: participação elevada em incidentes marítimos; insatisfatórias condições de trabalho das tripulações; fuga de divisas dos países que conferem registos nacionais; concorrência desleal emergente dos custos de fretamento menores, advindos das despesas inferiores em manutenção e operação; pela maior suscetibilidade de poderem vir a ser utilizados em ataques terroristas; pelo perigo que representam para o meio ambiente marinho, costeiro e populações ribeirinhas, por deficientes operações de manutenção, causadas pelo controlo e inspeções sem rigor, o que levou a comunidade internacional e, em especial, a UE a intensificar o controlo da segurança marítima e da prevenção da poluição marinha, através do Memorando de Entendimento de Paris sobre o Controlo pelo Estado do Porto, conhecido pelo Paris MOU, ou *Port State Control (PSC)*, que procura harmonizar as práticas de inspeção pelas administrações nacionais aos navios que entrem nos seus portos, inscrevendo os que violem as normas internacionais sobre segurança marítima em “listas negras”, notificando os respetivos armadores das deficiências encontradas, podendo, em certas circunstâncias, conduzir à proibição de entrada nos portos marítimos europeus, procurando-se, deste modo, aumentar a segurança marítima e a proteção do meio ambiente.

<sup>372</sup> Nos últimos anos tem-se vindo a observar que estes fenómenos caminham para extremos representativos de maiores amplitudes e violência, derivados da emissão de gases para a atmosfera, por consequência direta do exponencial consumo de hidrocarbonetos e seus derivados a partir de meados do séc. XX, bem como do

humanos induzidos, isto é, falhas humanas sem qualquer intenção de as provocar, ao que acrescem outras ameaças assentes em comportamentos humanos como sejam: a pirataria marítima<sup>373</sup>, vista à luz da atualidade; o tráfico de substâncias proibidas; a imigração ilegal; a proliferação de armamento; e o terrorismo marítimo<sup>374</sup>.

A autorização para a cedência de um local de refúgio solicitada, às autoridades competentes do Estado costeiro correspondente ao local do incidente, pelo comandante de um navio que se encontre em situação de perigo, derramando hidrocarbonetos ou outras substâncias perigosas, podendo vir a afundar-se e, vertendo toda a sua carga pode causar grande poluição ao meio marinho, orlas costeiras e afetar grandemente a vida das gentes ribeirinhas, não se afigura tarefa fácil. Primeiro porque na ocorrência de um incidente marítimo desta natureza é natural que surjam duas vertentes opinativas sociais: uma que defende a apologia da cedência do local de refúgio mais apropriada ao caso do navio em perigo e desencadear todos os meios necessários para, em tempo, minimizar os danos emergentes da catástrofe; outra que defende a apologia contrária que se pode traduzir no afastamento do navio para o alto mar, por considerar que é a melhor forma de defender as zonas costeiras e as gentes ribeirinhas, tendendo a não relevar a deriva das manchas das substâncias poluidoras e da estabilização da situação do navio. Segundo porque vão surgir, naturalmente, dois grupos de pessoas com interesses económicos antagónicos a saber: dum lado estarão todos os agentes ligados ao navio, incluindo as entidades seguradoras, classificadoras e inspetoras, que tenderão a defender a cedência do local de refúgio o mais rápido possível e a disponibilidade de meios para reduzir ao mínimo os danos emergentes, no sentido de reduzir as indemnizações por responsabilidade civil; do outro lado estarão as autoridades do Estado costeiro e as populações ribeirinhas, que tenderão a ser renitentes quanto à cedência do local de refúgio com receio de males maiores que do incidente venham para as suas orlas costeiras, com efeitos extremamente negativos nas suas vidas e nas suas economias. Mas a autoridade competente tem de decidir da melhor forma possível, sem se deixar eivar por um ou outro grupo, porque dela se espera uma decisão atempada, eficaz e enquadrada nos normativos internacionais, comunitários e nacionais. O que, convenhamos, não é tarefa fácil como, de resto, já nos manifestámos e tomámos posição, no último parágrafo do ponto 12.11 *supra*, no que ao nosso país diz respeito.

---

umento do aquecimento da Terra, provocado pelo consumo total energético, à escala global, sem precedentes históricos, segundo a comunidade científica internacional.

<sup>373</sup> Cf., para o efeito, Caetano F.A. Silveira, *Pirataria Marítima o Problema da Jurisdição Universal*, Separata, Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Volume Liv – N.º 1 e 2, Coimbra Editora, 2013.

<sup>374</sup> Para maior desenvolvimento Cf. Nuno sardinha Monteiro, *Considerações Gerais*, in, *A Segurança Marítima no Mar, Uma Visão Holística, Mare Liberum*-Editora, 2012, pp. 63 a 68.

Em Portugal, a competência para conceder ou recusar locais de refúgio para navios em perigo, em águas sob soberania e/ou jurisdição nacional, é do membro do Governo que tutela a área do mar, nos termos do quadro normativo vigente sobre a matéria, apoiado pela Comissão Técnica para Acolhimento de Navios em Dificuldade e tendo como base o Plano Nacional de Acolhimento de Navios em Dificuldade. A decisão a tomar nunca será uma tarefa fácil, mas, utilizando as potencialidades das novas tecnologias nas áreas da informática, e da informação, e conectando-as funcionalmente com este Plano Nacional de Acolhimento de Navios em Dificuldade, atualizado, encontrar-se-á, certamente, uma ferramenta preciosa que, através do seu estudo e do seu manuseamento em simulacros de incidentes, ajudará a estabelecer os procedimentos a seguir na busca rápida do cominho que conduzirá à decisão mais adequada para o navio em causa e, desta forma, respeitando o plasmado nos normas internacionais, comunitárias e nacionais, alcançar o objetivo pretendido, ou seja, os navios são aceites num local de refúgio, sempre que se considere que o seu acolhimento é a medida mais adequada para a proteção de vidas humanas e do ambiente e para a estabilização do navio.

## **Conclusão**

Os locais de refúgio para navios em perigo são tão ancestrais quanto os navios. Contudo, o seu conceito não se manteve constante ao longo do tempo por razões de ordem conjuntural, pois os fatores que estavam na origem da sua procura pelos navios, e da sua cedência por parte dos Estados costeiros, foram-se alterando de acordo com o desenvolvimento da arquitetura naval, da descoberta de novas rotas, da necessidade crescente de transporte marítimo para pessoas e mercadorias, conduzindo ao volume de tráfego marítimo que hoje conhecemos, fazendo com que, aos riscos inerentes à utilização do mar como via privilegiada de comunicação entre os povos, outros se juntaram em razão das qualidades de certas substâncias transportadas.

Foi o que se constatou a partir do início da exploração, e da possibilidade de consumo, do petróleo na ano de 1859, pelo que, dadas as suas potencialidades energéticas, se tornou na primeira fonte de energia global no início dos anos 60 do século XX. Mas o petróleo, e seus derivados, é uma fonte de energia, não renovável, extremamente poluidora quando manuseada com violação das regras que o seu uso impõe, isto é, o petróleo pode dar origem a grandes catástrofes ecológicas ao meio ambiente por grandes derrames no mar e por descargas residuais em vários locais, assim como causar grande contaminação da atmosfera pela descarga de CO<sub>2</sub> resultante da sua combustão.

É, então, a partir dos primeiros anos do século XX, mormente a partir da sua segunda metade, que se registam grandes catástrofes ecológicas causadas por derrames de petróleo e seus derivados a partir de navios petroleiros, que vão despertando lentamente a consciência social para as questões ambientais do mar, e levam o

legislador internacional, comunitário e nacional a legislar sobre a prevenção e o combate à poluição do meio marinho, provocada por incidentes marítimos envolvendo navios petroleiros que originam grandes derrames de hidrocarbonetos e seus derivados, de combustível de bancas, ou outras substâncias perigosas.

Surtem, assim, dezenas de convenções internacionais da ONU, ratificadas por grande parte dos Estados-Membros, e centenas de resoluções internacionais da IMO, estabelecendo procedimentos uniformes na prevenção e combate à poluição marítima ao nível da construção dos navios e seu acompanhamento, ao nível da responsabilidade civil pelos danos causados, ao nível da intervenção do Estado de porto e ao nível dos locais de refúgio para navios em perigo. Pena é que, as Resoluções da OMI não vinculem os Estados ao seu cumprimento cabal, embora lhes facultem linhas de orientação que devem ser seguidas por todos. O legislador da União Europeia acompanhou o direito convencional internacional e em alguns momentos antecipou-se ao legislador internacional, em matéria de locais de refúgio para navios em perigo. Mas o direito comunitário apenas vincula os Estados-Membros da União. O legislador nacional ratificou as convenções, e teve em conta as linhas de orientação, internacionais e transpôs para o direito interno o normativo comunitário tendo naturalmente em conta as especificidades do país.

Foi durante este esforço legislativo que ocorreram incidentes marítimos catastróficos, do ponto de vista da poluição marinha e costeira, exemplificados nos paradigmáticos casos Erika, Castor e Prestige abordados *supra*, que o direito consuetudinário relativo aos locais de refúgio estava a ser posto em causa, pelo facto de em vez de se conceder um local de refúgio a um navio em perigo se “empurrava” o navio para o largo, sem se saber se daí resultaria uma diminuição dos danos provenientes da poluição. Surge então a questão dos locais de refúgio para navios em perigo que é: o Estado costeiro deve ou não autorizar a cedência de um local de refúgio a um navio em perigo que já está a derramar, ou na eminência de vir a derramar, hidrocarbonetos, seus derivados ou outras substâncias perigosas?

A resposta não é fácil de formular. Por esta razão é vulgar surgirem a este respeito três opiniões: uma que defende o direito de acesso aos locais de refúgio sem restrições com base no direito consuetudinário; outra que, baseando-se no direito soberano dos Estados, defende que cada Estado tem o direito absoluto de não autorizar a cedência de um local de refúgio a um navio que coloque em risco o seu território marítimo e suas áreas ribeirinhas; uma terceira via que defende uma avaliação *ad hoc*, do caso *sub júdice*, pelo Estado costeiro, permitindo-lhe fazer uma avaliação dos bens jurídicos tutelados e tomar uma decisão legítima e, pretensamente, redutora dos danos emergentes.

Parece-nos que as disposições normativas internacionais, comunitárias e nacionais apontam no sentido da terceira via, impondo ao Estado costeiro a criação de “planos para acolhimento de navios em dificuldade” (Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de junho de 2002 relativa à instituição de um sistema

comunitário de acompanhamento do tráfego de navios, ou *Resolution A.949(23) Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance, Adopted on 5 de December 2003*, da IMO) e da criação de “Serviços de Assistência Marítima” (*Resolution A.950(23) Maritime Assistance Services (MAS), Adopted on 5 December 2003*, da IMO), deixando ao Estado costeiro a competência para autorizar, ou não, “a entrada de um navio em dificuldades num qualquer local de refúgio em águas sob” sua jurisdição e “decidir sobre o destino ou a melhor forma de assistir o navio em dificuldade, tendo em conta a necessidade de proteção dos bens públicos e privados e outras circunstâncias externas, nomeadamente meteo-oceanográficas que possam afetar o navio” (DL n.º 180/2004, de 27 de julho, republicado pelo DL n.º 52 de 2012, de 7 de março).

Por aqui se vê que recai uma grande responsabilidade sobre a autoridade nacional competente para a cedência ou recusa de um local de refúgio para navios em perigo, sendo acertada, a nosso ver, a decisão do legislador nacional em atribuir essa função ao poder político, porque, assente no voto popular, exerce o poder em nome do povo que é soberano. É claro que a sua decisão ancora-se no aconselhamento dos melhores técnicos nacionais na matéria, que através de diversos exercícios em simuladores apropriados e equipados com as mais modernas tecnologias, permitirão exercitar incidentes hipotéticos com navios petroleiros transportando hidrocarbonetos seus derivados ou substâncias perigosas, isto é, introduzindo no simulador a carga derramada, ou em derrame em curso, a posição da ocorrência do incidente e, a partir daí, a direção dos ventos, as correntes e o estado do mar, será possível determinar a deriva da mancha hipotética do produto derramado, o tempo de chegada à acosta e a extensão afetada. Poder-se-á simular com o hipotético navio a pairar no local do incidente, ou a ser afastado para o largo ou a ser pilotado, ou rebocado, para o local de refúgio escolhido de acordo com plano de acolhimento para navios em dificuldade, envolvendo meios de combate à poluição e apoio ao navio. Deste modo, pensamos que o aconselhamento será o mais adequado, e a decisão da autoridade competente será no sentido da cedência do local de refúgio, porque se for no sentido da recusa e afastamento de navio para o largo é porque há razões que levariam qualquer pessoa naquele lugar a tomar a mesma decisão, verificando-se aqui uma exigência maior do que a que seria exigida ao *bonus pater familiae*, porque se trata de pessoas altamente qualificadas e treinadas.

Por fim, verifica-se que o regime jurídico dos locais de refúgio teve um desenvolvimento significativo na sequência dos casos Erika, Castor e Prestige, e que de então para cá não têm ocorridos incidentes semelhantes para se poder aferir da sua eficácia, mas estamos em crer que os Estados costeiros continuam a olhar mais para os seus interesses do que para os interesses globais em matéria de poluição, pelo que não será despropositado pensar que as organizações internacionais deveriam adotar uma Convenção Internacional onde estejam regulados os Locais de Refúgio para Navios em Perigo de forma clara, universal e equitativa, onde cada um dos intervenientes veja plasmadas as suas responsabilidades e direitos, incluindo os Estados de bandeira de conveniência, de modo que não haja mais incidentes catastróficos como os que se têm

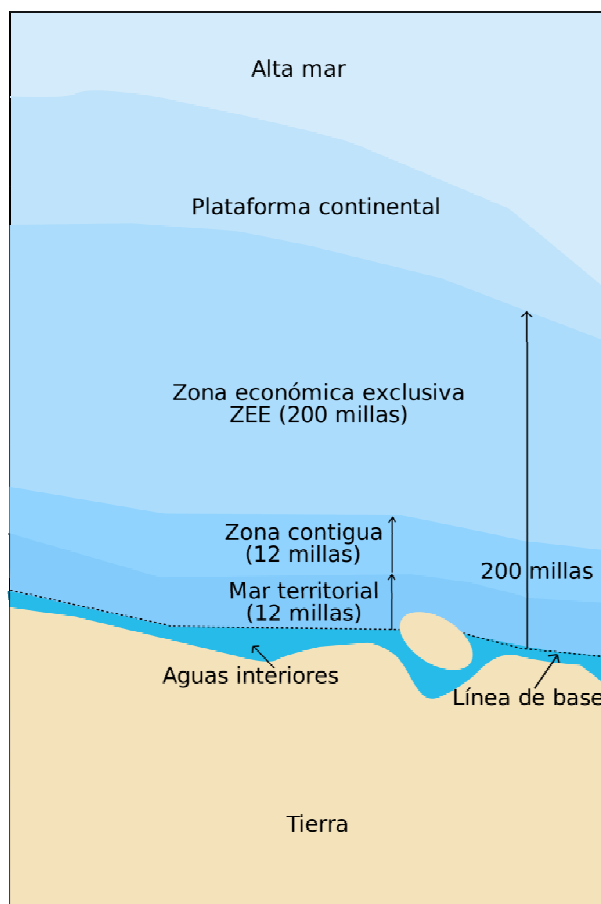
registado e, a acontecer, que os danos ambientais, ecológicos, sociais e económicos sejam reduzidos ao mínimo.

## Anexo 1

### Águas Interiores e Zona Contígua

Área da Zona Contígua 64.313 Km<sup>2</sup> <sup>375</sup>

Área de Águas Interiores 6.508 Km<sup>2</sup> <sup>376</sup>



Fonte:

[https://www.google.pt/search?q=%C3%A1guas+interiores&biw=1024&bih=641&tbm=isch&imgil=nbcgsMPti0v0oM%253A%253BA7vGEVDU2VRNKM%253Bhttps%25253A%25252F%25252Fpt.wikipedia.org%25252Fwiki%25252F%25252525C3%2525252581guas\\_interiores&source=iu&pf=m&fir=nbcgsMPti0v0oM%253A%252CA7vGEVDU2VRNKM%252C\\_&usg=\\_\\_TIFkZLkl2VLkU-arOKYVke\\_D00%3D&ved=0ahUKEwipoLn879bKAhUBhhoKHcXaCpgQyjcINw&ei=93ivVu nlHYGMasW1q8AJ#imgsrc=nbcgsMPti0v0oM%3A&usg=\\_\\_TIFkZLkl2VLkU-arOKYVke\\_D00%3D](https://www.google.pt/search?q=%C3%A1guas+interiores&biw=1024&bih=641&tbm=isch&imgil=nbcgsMPti0v0oM%253A%253BA7vGEVDU2VRNKM%253Bhttps%25253A%25252F%25252Fpt.wikipedia.org%25252Fwiki%25252F%25252525C3%2525252581guas_interiores&source=iu&pf=m&fir=nbcgsMPti0v0oM%253A%252CA7vGEVDU2VRNKM%252C_&usg=__TIFkZLkl2VLkU-arOKYVke_D00%3D&ved=0ahUKEwipoLn879bKAhUBhhoKHcXaCpgQyjcINw&ei=93ivVu nlHYGMasW1q8AJ#imgsrc=nbcgsMPti0v0oM%3A&usg=__TIFkZLkl2VLkU-arOKYVke_D00%3D), acedido em 01 de Fevereiro de 2016.

<sup>375</sup> Cf., Bessa Pacheco, Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXLIV, jan-jun, 2014, pp.105 a 121.

<sup>376</sup> *Ibidem*.

## Anexo 2

### ZEE e Mar Territorial de Portugal Continental

Área do Mar Territorial 50.957 Km<sup>2</sup> <sup>377</sup>



Fonte:

[https://www.google.pt/search?q=Imagens+do+Mar+territorial+Portugu%C3%AAs&biw=1024&bih=677&tbm=isch&imgil=uxlRLfeUZqA6CM%253A%253BQ0DvsrRhEcMIUM%253Bhtp%25253A%25252F%25252Fwww.fc.up.pt%25252Fpessoas%25252Fptsantos%25252Fazc-docs%25252FAlveirinho%2525252520Dias-oceanografia\\_em\\_portugal.htm&source=iu&pf=m&fir=uxlRLfeUZqA6CM%253A%252CQ0DvsrRhEcMIUM%252C&usg=\\_\\_UzwqmWiOUgrkErHR1B6aP6sV0tU%3D&ved=0ahUKewjc-O-i0dbKAhWGuRoKHdbSDeEQyjclMw&ei=xlivVtz9lobzataIt4gO#imgrc=uxlRLfeUZqA6CM%3A&usg=\\_\\_UzwqmWiOUgrkErHR1B6aP6sV0tU%3D](https://www.google.pt/search?q=Imagens+do+Mar+territorial+Portugu%C3%AAs&biw=1024&bih=677&tbm=isch&imgil=uxlRLfeUZqA6CM%253A%253BQ0DvsrRhEcMIUM%253Bhtp%25253A%25252F%25252Fwww.fc.up.pt%25252Fpessoas%25252Fptsantos%25252Fazc-docs%25252FAlveirinho%2525252520Dias-oceanografia_em_portugal.htm&source=iu&pf=m&fir=uxlRLfeUZqA6CM%253A%252CQ0DvsrRhEcMIUM%252C&usg=__UzwqmWiOUgrkErHR1B6aP6sV0tU%3D&ved=0ahUKewjc-O-i0dbKAhWGuRoKHdbSDeEQyjclMw&ei=xlivVtz9lobzataIt4gO#imgrc=uxlRLfeUZqA6CM%3A&usg=__UzwqmWiOUgrkErHR1B6aP6sV0tU%3D), acedido em 1 de Fevereiro de 2016.

---

<sup>377</sup> Cf., Bessa Pacheco, Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXLIV, jan-jun, 2014, pp.105 a 121.



### Anexo 3

#### Zona Económica Exclusiva de Portugal (ZEE)

Área 1.660.456 Km<sup>2</sup> <sup>378</sup>



Fonte:

<https://www.google.pt/search?q=Imagens+dos+Espa%C3%A7os+Mar%C3%ADtimos&biw=1024&bih=677&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKewiQl4LbwdbKAhWCDhoKHWvCBLsQ7AkIMA&dpr=1#imgdii=vw08WHuIB8L-HM%3A%3Bvw08WHuIB8L-HM%3A%3BDLpBYe2oc56oM%3A&imgc=vw08WHuIB8L-HM%3A> , acedido em 01 de Agosto de 2015.

---

<sup>378</sup> Cf., Bessa Pacheco, Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXLIV, jan-jun, 2014, pp.105 a 121.

### Anexo 3A

#### Zona Económica Exclusiva e Plataforma Continental

Área da ZEE 1.660.456 Km<sup>2</sup> <sup>379</sup>



Fonte:

<https://www.google.pt/search?q=Imagens+dos+Espa%C3%A7os+Mar%C3%ADtimos&biw=1024&bih=677&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwiQl4LbwdbKAhWCDhoKHWvCBLsQ7AkIMA&dpr=1#imgdii=vw08WHuIB8L-HM%3A%3Bvw08WHuIB8L-HM%3A%3Breqrcx98zrrWXM%3A&imgc=vw08WHuIB8L-HM%3A> , acedido em 1 de Fevereiro de 2016.

---

<sup>379</sup> Cf., Bessa Pacheco, Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXLIV, jan-jun, 2014, pp.105 a 121.

#### Anexo 4

##### Plataforma Continental Portuguesa

Área 3.769.293 Km<sup>2</sup><sup>380</sup>



Fonte:

<https://www.google.pt/search?q=Imagens+dos+Espa%C3%A7os+Mar%C3%ADtimos&biw=1024&bih=677&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKewiQl4LbwdbKAhWCDhoKHWvCBLsQ7AkIMA&dpr=1#imgdii=vw08WHuIB8L-HM%3A%3Bvw08WHuIB8L-HM%3A%3BmyzLfSoVG5lg3M%3A&imgsrc=vw08WHuIB8L-HM%3A> , acedido em 01 de Fevereiro de 2016.

---

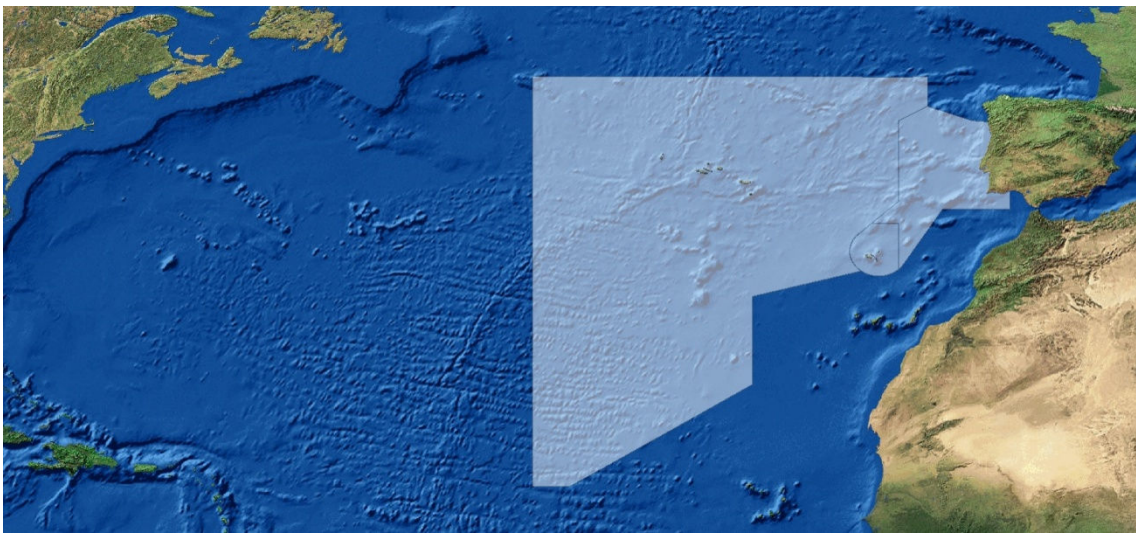
<sup>380</sup> Cf., Bessa Pacheco, Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXLIV, jan-jun, 2014, pp.105 a 121.



## Anexo 5

### Área SAR de Responsabilidade Portuguesa

Área 5.717.082 Km<sup>2</sup> <sup>381</sup>



Fonte:

<https://www.google.pt/search?q=Imagens+dos+Espa%C3%A7os+Mar%C3%ADtimos&biw=1024&bih=677&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwiQl4LbwdbKAhWCDhoKHWvCBLsQ7AkIMA&dpr=1#imgsrc=vw08WHuIB8L-HM%3A> , acedido em 1 de Fevereiro de 2016.

---

<sup>381</sup> Cf., Bessa Pacheco, Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXLIV, jan-jun, 2014, pp.105 a 121.

## Anexo 6

### Possível Comparação do Espaço Português Com o Espaço Europeu

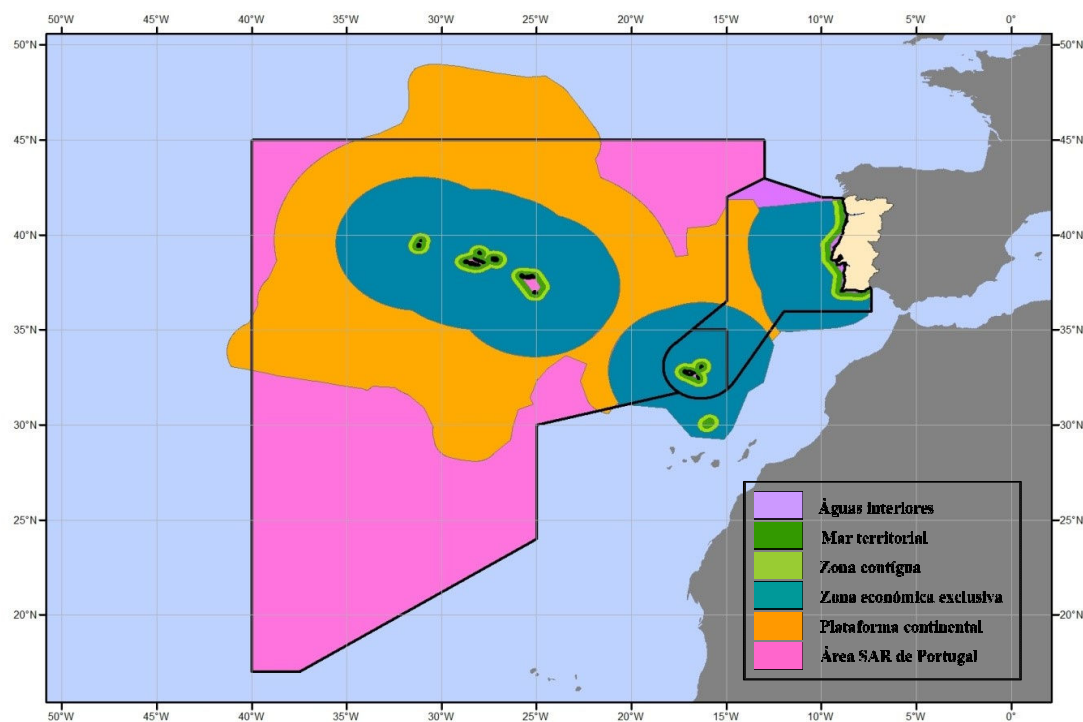


Fonte:

<https://www.google.pt/search?q=Imagens+dos+Espa%C3%A7os+Mar%C3%ADtimos&biw=1024&bih=677&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKewiQl4LbwdbKAhWCDhoKHWvCBLsQ7AkIMA&dpr=1#imgsrc=s-aZYU9cA5RnTM%3A> , acedido em 01 de Fevereiro de 2016.

## Anexo 7

### Águas Interiores, Mar Territorial, Zona Contígua, ZEE, Plataforma Continental e Área SAR de Portugal



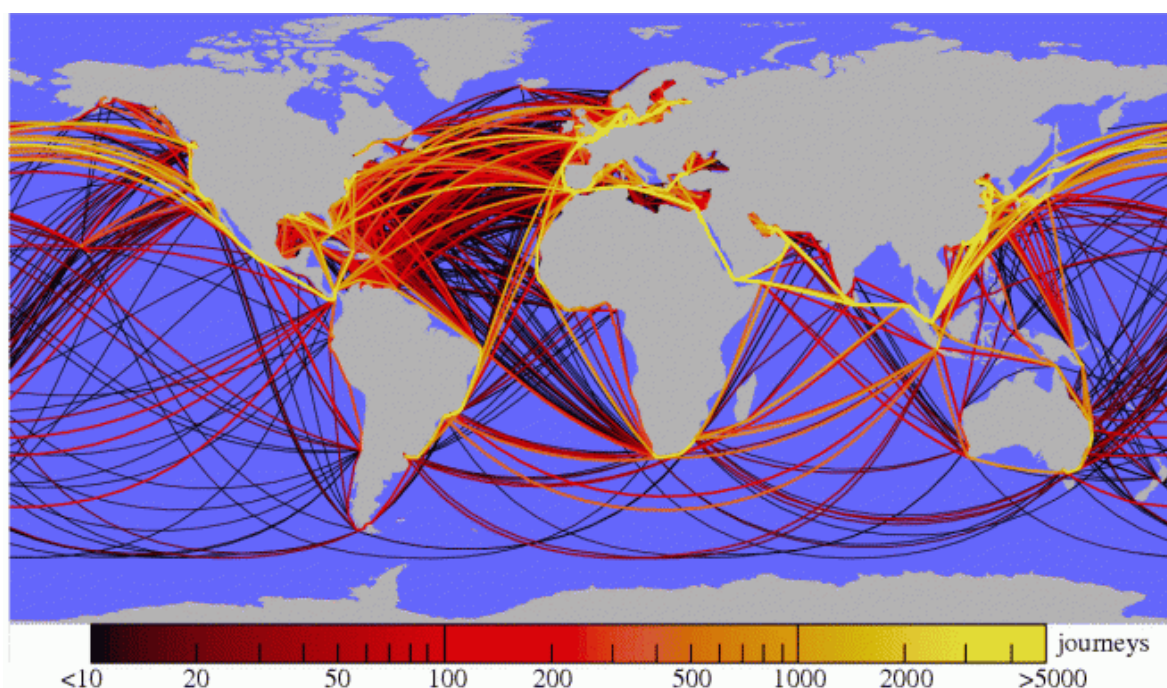
Fonte:

[https://www.google.pt/search?q=Zonas+Maritimas+de+Portugal&biw=1024&bih=677&tbm=isch&imgil=N-\\_hOYPvzpaarM%253A%253BmanFNTzaQ1qiLM%253Bhttp%25253A%25252F%25252Fwww.revistamilitar.pt%25252Fartigo.php%25253Fart\\_id%2525253D557&source=iu&pf=m&fir=N-\\_hOYPvzpaarM%253A%252CmanFNTzaQ1giLM%252C\\_&dpr=1&usg=\\_\\_KuwsOHvg5uVpRxcMJsxAq4XIFTE%3D&ved=0ahUKEwjW-q6A2NbKAhVDVRoKHeWHD2EQyjcIOQ&ei=1V-vVpa8D8OqaeWPvogG#tbn=isch&tbs=rimg%3ACUvsDPEHx51aljhFhUKSEIR-fazCm2kygT4UKZAUkWfqdTarlvpPi5wdsS-A1QS5qHF6\\_1t0VTMdk\\$khLxEefJvUhACo\\$SCUWFQpISJH59EcNfdGn9lvPcKhIjrmKbaTKBPhQRyDpixa8J7GwaEgkpkBSRZ-p1NhENag3Yoo9Y\\_1ioSCasi-k-LnB2xEcGqYGwTYZigKhIJL4DVBLMocXoREkDZ6eLKHYUqEgn-3RVMx2RKSBECLN2dj-T9cyoSCUvEQR8m9SEAESpu-Z7C7jyP&q=Zonas%20Maritimas%20de%20Portugal&imgcr=lmx1PG0XZapd7M%3A](https://www.google.pt/search?q=Zonas+Maritimas+de+Portugal&biw=1024&bih=677&tbm=isch&imgil=N-_hOYPvzpaarM%253A%253BmanFNTzaQ1qiLM%253Bhttp%25253A%25252F%25252Fwww.revistamilitar.pt%25252Fartigo.php%25253Fart_id%2525253D557&source=iu&pf=m&fir=N-_hOYPvzpaarM%253A%252CmanFNTzaQ1giLM%252C_&dpr=1&usg=__KuwsOHvg5uVpRxcMJsxAq4XIFTE%3D&ved=0ahUKEwjW-q6A2NbKAhVDVRoKHeWHD2EQyjcIOQ&ei=1V-vVpa8D8OqaeWPvogG#tbn=isch&tbs=rimg%3ACUvsDPEHx51aljhFhUKSEIR-fazCm2kygT4UKZAUkWfqdTarlvpPi5wdsS-A1QS5qHF6_1t0VTMdk$khLxEefJvUhACo$SCUWFQpISJH59EcNfdGn9lvPcKhIjrmKbaTKBPhQRyDpixa8J7GwaEgkpkBSRZ-p1NhENag3Yoo9Y_1ioSCasi-k-LnB2xEcGqYGwTYZigKhIJL4DVBLMocXoREkDZ6eLKHYUqEgn-3RVMx2RKSBECLN2dj-T9cyoSCUvEQR8m9SEAESpu-Z7C7jyP&q=Zonas%20Maritimas%20de%20Portugal&imgcr=lmx1PG0XZapd7M%3A) , acedido em 1 de Fevereiro de 2016.

## Anexo 8

### Um Ano de Viagens Marítimas Globais Registadas por GPS

#### A Year of Global Shipping Routes Mapped by GPS

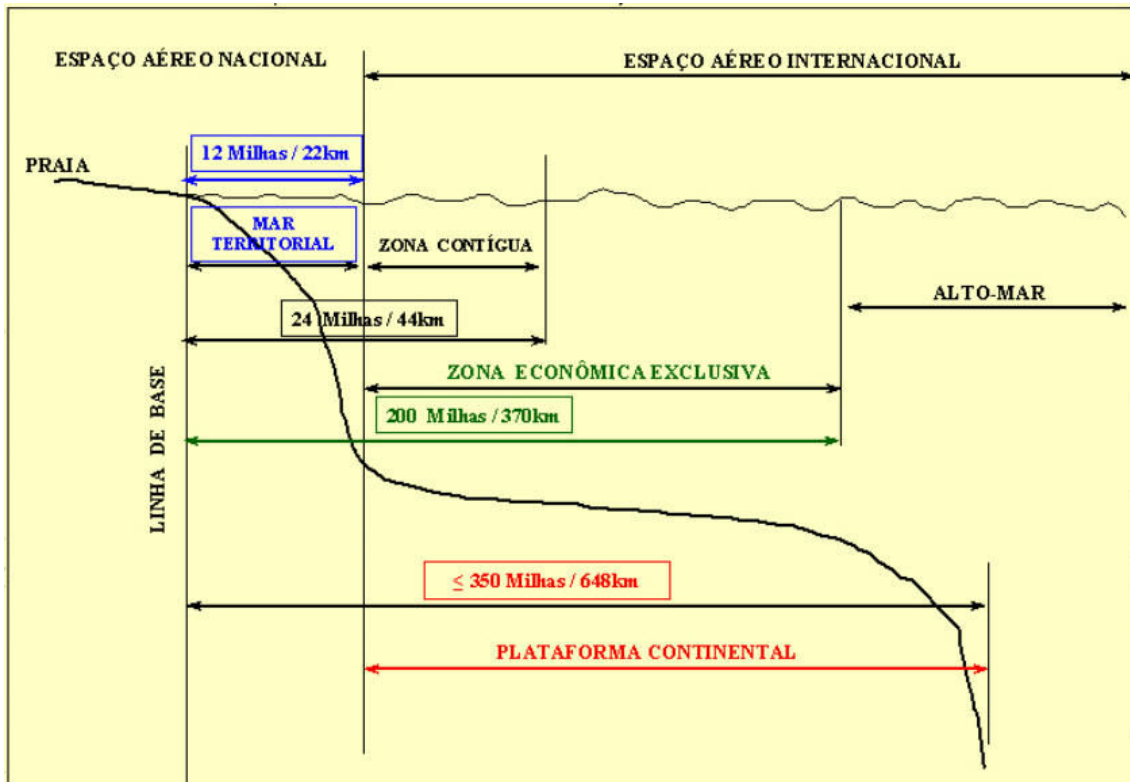


Fonte:

<http://www.wired.com/2010/01/global-shipping-map/> , acedido em 1 de fevereiro de 2016.

## Anexo 9

### Espaço Aéreo e Marítimo Portugueses



Fonte:

[https://www.google.pt/search?q=Imagens+do+Mar+territorial+Portugu%C3%AAs&biw=1024&bih=677&tbm=isch&imgil=GuJ\\_KmfGFDkXNM%253A%253B3uWOadwStOk5dM%253Bhttp%25253A%25252F%25252Fummundoglobal.blogspot.com%25252F2011%25252F05%25252Fdireito-do-mar-os-conceitos-de-aguas.html&source=iu&pf=m&fir=GuJ\\_KmfGFDkXNM%253A%252C3uWOadwStOk5dM%252C\\_&dpr=1&usg=\\_M7GrYFD-Xm\\_1HyOHx9HKX5-fnFE%3D&ved=0ahUKEwi\\_84WD1NbKAhVLXBoKHcoCBXEQyjcIMw&ei=qVuvVv\\_6B8u4acqFllgH#imgsrc=GuJ\\_KmfGFDkXNM%3A&usg=\\_M7GrYFD-Xm\\_1HyOHx9HKX5-fnFE%3D](https://www.google.pt/search?q=Imagens+do+Mar+territorial+Portugu%C3%AAs&biw=1024&bih=677&tbm=isch&imgil=GuJ_KmfGFDkXNM%253A%253B3uWOadwStOk5dM%253Bhttp%25253A%25252F%25252Fummundoglobal.blogspot.com%25252F2011%25252F05%25252Fdireito-do-mar-os-conceitos-de-aguas.html&source=iu&pf=m&fir=GuJ_KmfGFDkXNM%253A%252C3uWOadwStOk5dM%252C_&dpr=1&usg=_M7GrYFD-Xm_1HyOHx9HKX5-fnFE%3D&ved=0ahUKEwi_84WD1NbKAhVLXBoKHcoCBXEQyjcIMw&ei=qVuvVv_6B8u4acqFllgH#imgsrc=GuJ_KmfGFDkXNM%3A&usg=_M7GrYFD-Xm_1HyOHx9HKX5-fnFE%3D),  
acedido em 1 de Fevereiro de 2016.



## BIBLIOGRAFIA

Alemán, Santiago Rivero, *El Salvamento Marítimo, La circunstancia de peligro y su Jurisprudencia*, Dijusa Editorial, S.L., Madrid, 2003.

Alves, Hugo André Ramos – *Da Limitação da Responsabilidade do Transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, Almedina, Coimbra, 2008.

Alves, Luís da Franca de Medeiros – *O Exercício do Poder Público de Soberania e Jurisdição Marítima. Autoridade Marítima. (Temas e Discursos Doutrinários)*, Temas e Reflexões, N.º 5 – Dezembro, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2005.

Amaral, Diogo Freitas do – *Curso de Direito Administrativo, Vol. I, 3ª Edição*, Almedina, Coimbra, 2007.

Antunes, José A. Engrácia – *Direito dos Contratos Comerciais*, Almedina, Coimbra, 2009.

Arroyo Martínez, Ignacio, *Curso de Derecho Marítimo*, 2.ª Edición, Editorial Aranzadi, SA, Navarra, 2005.

Arroyo Martínez, Ignacio – *Para este Viaje no se Necesitan Alforjas: el Caso Prestige. Comentario de La Sentencia de 2 de Enero de 2008 de La Corte del Distrito Sur de Nueva Cork*, in *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XXVI, Piaz, S. L., Madrid, 2009, pp. 81 a 100.

Arroyo Martínez, Ignacio – *Problemas Jurídicos Relativos a La Seguridad de La Navegación Marítima (Referencia Especial al Prestige)*, in *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XX, Fotojae S.A., Madrid, 2003, pp. 23 a 62.

Associação Socio-Profissional da Polícia Marítima, *1.ª Conferência “O Sistema de Autoridade Marítima”, Perspectiva da Segurança e dos Direitos dos Cidadãos*, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Lisboa, 14 de Novembro de 2013.

Associação Sócio-Profissional da Polícia Marítima, *2.ª Conferência “Sistema de Autoridade Marítima” A dicotomia Segurança/Investigação Criminal*, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Lisboa, 19 de setembro de 2014.

Aureliano, Nuno – *A Salvação Marítima*, Almedina, Coimbra, 2006.

Bastos, Fernando Loureiro – *A Internacionalização dos Recursos Naturais Marinhos, Contributo para a Compreensão do Regime Jurídico-Internacional do Aproveitamento Conjunto de Petróleo e de Gás Natural nas Plataformas Continentais, do Potencial Aproveitamento de Recursos Minerais na Área, da Pesca no Alto Mar e os Efeitos da Regulamentação Convencional Respectiva em Relação a Terceiros Estados*, Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa (AAFDL), Lisboa, 2005.

Begines, Juan Luis Pulido, *Los Contratos de Remolque Marítimo*, Jose Maria Bosch Editor, S.L., Barcelona, 1996.

Cajarabille, Victor Lopo, por todos, – *A Segurança no Mar, uma Visão Holística*, Mare Liberum, FEDRAVE, Aveiro, 2012.

Cajarabille, Victor Lopo, por todos, – *A Segurança nos Portos, uma Visão Integrada*, Mare Liberum, FEDRAVE, Aveiro, 2014.

Calero, Juan Gomez, *Derecho de las Avarias y de los Accidentes Marítimos*, Marcial Pons Ediciones Juridicas, S.A., Madride 1992.

Campos, João Mota de, e João Luiz Mota de Campos – *Manual de Direito Comunitário, O Sistema Institucional, A Ordem Jurídica, O Ordenamento Económico da União Europeia*, 5ª Edição, Coimbra Editora, Coimbra, 2007.

Cândido, António Manuel de Coelho, *Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um Modelo para Potenciar o Exercício da Autoridade do Estado*, Cadernos Navais N.º 39, outubro – dezembro, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2011.

Coelho, Carlos de Oliveira – *Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*, Almedina, Coimbra, 2007.

Coelho, Carlos de Oliveira – *Poluição marinha, hidrocarbonetos e resíduos (O caso Erika no TJCE)*, Revista do Centro de Estudos de Direito do Ordenamento, do Urbanismo e do Ambiente, Rev.Cedoua, N.º 24\_Ano XII\_2.09, pp. 96 a 107, Coimbra Editora, 2011.

Comissão das Comunidades Europeias, *Livro Verde, Para uma futura politica marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares*, COM(2006) 275 final, Vol. II, Bruxelas, 2006.

Cunha, Paulo de Pitta e – *Direito Europeu. Instituições e Políticas da União*, Almedina, Coimbra, 2006.

Diogo, Luís da Costa – *O Contexto do Direito do Mar e a Prática. Algumas Abordagens Doutrinárias Sobre Modelos de Autoridade Marítima. O Modelo Final Aprovado Pelo Governo*, Cadernos Navais, N.º 4, janeiro – março, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2003.

Emílio, João – *Apontamentos, Classificação de Navios*, Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, Departamento de Engenharia Marítima, Lisboa, in <http://www.enautica.pt/publico/professores/jemilio/pdf/REG&DIR/Classifica%C3%A7%C3%A3o%20de%20navios-V2.pdf>

Ferrão, Marisa Caetano – *A Delimitação da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas*, Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa (AAFDL), Lisboa, 2009.

Fonseca, Rui Guerra e Miguel Assis Raimundo, por todos, *Direito Administrativo do Mar*, Almedina, 2014.

Gomes, Manuel Januário da Costa – *Direito Marítimo IV. Acontecimentos da Mar*, Almedina, Coimbra, 2008.

Gomes, Manuel Januário da Costa, *Leis Marítimas*, Almedina, Coimbra, 2004.

Gomes, Manuel Januário da Costa – *Leis Marítimas, 2ª Edição, Direito Interno Institucional, Direito Interno Material, Convenções e Documentos Internacionais*, Almedina, Coimbra, 2007.

Gomes, Manuel Januário da Costa – *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*, Almedina, Coimbra, 2010.

Gomes, Manuel Januário da Costa – *O Ensino do Direito Marítimo, O Soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, Almedina, Coimbra, 2005.

Gomes, Manuel Januário da Costa – *Direito de Controlo e Transferência de Direitos nas Regras de Roterdão*, III Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, 23 e 24 de Maio de 2013, Das Regras da Haia às Regras de Roterdão, Almedina, Coimbra, 2014, pp. 491 a 514.

Gomes, Manuel Januário da Costa – *Do transporte “port to port” ao transporte “door to door”*, I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, 6 e 7 de Março de 2008, O Contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias, Almedina, Coimbra, 2008, pp. 467 a 405.

Gomes, Manuel Januário da Costa – *Privilégios sobre o navio. Breves notas*, II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, 11 e 12 de Novembro de 2010, O Navio, Almedina, Coimbra, 2012, pp. 285 a 316.

Gouveia, Jorge Bacelar – *Direito Internacional Público, Textos Fundamentais*, 1ª Edição, Coimbra Editora, Coimbra, 2005.

Guedes, Armando M. Marques – *Direito do Mar*, 2ª Edição, Coimbra Editora, Coimbra, 1998.

Instituto Lexicográfico Durvan – *Grande Enciclopédia Universal*, Durclub, S.A., Lisboa, 2004.

Lagoni, Nicolai, *The Liability of Classification Societies, Hamburg Studies on Maritime Affairs 9*, Springer, Hamburgo, 2007.

Lastres, José Luis García-Pita y, por todos, *Estudios de Derecho Marítimo*, Editorial Aranzadi, SA, Navarra, 2012.

Lima, Alexandra Fernandes – *O Conselho Consultivo da Autoridade Marítima e o seu Regime de Competências*, Anais Do Clube Militar Naval, Julho a Dezembro de 2013,

Ano 143, Volume CXLIII, Tomos 7 a 12, Clube Militar Naval, Lisboa, 2013, pp. 603 a 610.

Lopes, Álvaro José da Cunha – *Conceitos de Autoridade Marítima para Portugal*, Trabalho Elaborado no Âmbito do CPOG, 2006/2007, in <http://www.iesm.pt/cisdi/boletim/Artigos/B4.4.pdf>

Marinha, *Manual para Jornalistas*, Serviço de Informação e Relações Públicas, Lisboa, 2005.

Martins, Afonso d'Oliveira – *Textos Básicos de Direito do Mar*, 2ª Edição, Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa (AAFDL), Lisboa, 2000.

Martins, Eliane M. Octaviano, *Curso de Direito Mar, Volume I – Teoria Geral, Marinha Mercante brasileira na era Pré-sal sujeitos e auxiliares da navegação marítima Propriedade e armação de navios e plataformas*, 4.º edição atualizada e ampliada, Editora Manole Ltda, Brasil, 2013.

Morrison, Anthony – *Shelter from the Storm, the problem of places refuge for ships in distress and proposals to remedy the problem*, Doctor of Philosophy thesis, University of Wollongong, Faculty of Law, University of Wollongong, 2011. <http://ro.uow.edu.au/theses/3218>

Neto, Aurora Silva – *Colectânea de Legislação I, Legislação Comercial*, 23ª Edição, Ediforum, Edições Jurídicas, Lda., Lisboa, 2008.

Pacheco, Bessa – *A Dimensão dos Espaços Marítimos de Portugal*, Anais do clube Militar Naval, Janeiro a Junho de 2014, Ano 144, Volume CXLIV, Tomos 1 a 6, Clube Militar Naval, Lisboa, 2014, pp. 105 a 121.

Paulo, Jorge Silva, *A Autoridade Marítima Nacional*, 1.ª edição, Chiado Print, Lisboa, 2015.

Pereira, André Gonçalves e Fausto de Quadros – *Manual de Direito Internacional Público*, 3ª edição, Almedina, Coimbra, 2007.

Pereira, Luís Carlos de Sousa – *Portugal e o Mar*, Anais do clube Militar Naval, Janeiro a Junho de 2014, Ano 144, Volume CXLIV, Tomos 1 a 6, Clube Militar Naval, Lisboa, 2014, pp. 123 a 137.

Permanent Commission of Enquiry into Accidents at Sea (CPEM) – *Report of the Enquiry into the Sinking of the Erik off the Coasts of Brittany, on 12 December 1999*, pp. 10 e 11. [http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf\\_87.pdf](http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf_87.pdf)

Pinheiro, Luís de Lima – *Direito Internacional Privado, Volume I, Introdução e Direito de Conflitos Parte Geral*, 2.ª Edição Refundida, Almedina, Coimbra, 2008.

Prata, Ana – *Dicionário Jurídico*, 4ª Edição, Almedina, Coimbra, 2006.

Raposo, Mário, *Estudos Sobre o Novo Direito Marítimo*, Coimbra Editora, Ld., Coimbra, 1999.

Raposo, Mário, *O Transporte Marítimo de Mercadorias, os Problemas*, I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, 6 e 7 de Março de 2008, O Contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias, Almedina, Coimbra, 2008, pp. 41 a 78.

Rizzo, Maria Piera, *I Luoghi di Rifugio*, in I Nuovi Orizzonti della Sicurezza Marítima, a cura di Alessandra Rizzo e Angela Sérgio, Università Degli Studi di Messina – Centro Universitario di Studi sui Trasporti Euromediterranei “Elio Fanara”, 32, Giuffrè Editore, Roma, 2015, pp. 75 a 107.

Rizzo, Maria Piera, *Soccorso in Maré e Tutela Dell’Ambiente*, Diritto dei Trasporti, Istituto di Diritto Della Navigazione, Sezione del Dipartimento scienze della Sapienza, Università di Roma, I.S.DI.T. – Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti, Anno XXVII - N. 3, Edizioni AV, Roma, 2014, pp. 775 a 806.

Rocha, António da Silva, *Direito Internacional do Mar e Tráfico Ilícito de Drogas*, Vida Económica – Editorial, SA, Porto, 2011.

Santiago, Lago Peñas, Robert Sanquer e Pierre Delfaud, *A Segurança do Transporte e do Tráfego Marítimo de Mercadorias*, Rede Transnacional Atlântica dos Parceiros Sociais Económicos e Sociais, Grupo de Trabalho «Acessibilidades», 2005, in [www.rta.atn.org](http://www.rta.atn.org)

Sardinha, Álvaro – *Registo de navios Estados de bandeira*, Colecção Mar Fundamental, Referência CMFOO42013, Lisboa, 2013. <http://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/09/registo-de-navios-estados-de-bandeira.pdf>

Sardinha, Álvaro – *Salvaguarda da vida no Mar GMDSS, EPIRB, SART*, Colecção Mar Fundamental, Referência CMF0032013, Lisboa, 2013. [https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/08/salvaguarda-da-vida-no-mar\\_gmdss-epirb-sart1.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/08/salvaguarda-da-vida-no-mar_gmdss-epirb-sart1.pdf)

Severoni, Cecília, *Profili Evolutivi del Compenso per il Soccorso in Ambiente Acqueo*, Diritto dei Trasporti, Istituto di Diritto Della Navigazione, Sezione del Dipartimento scienze della Sapienza, Università di Roma, I.S.DI.T. – Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti, Anno XXVII - N. 3, Edizioni AV, Roma, 2014, pp. 807 a 821.

Silva, José Luís Moreira da – *Direito Internacional e Direito do Mar, (Sumários Desenvolvidos Parte I), Direito dos Conflitos Internacionais*, Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa (AAFDL), Lisboa, 2003.

Silva, José Luís Moreira da – *Direito do Mar, Direito Internacional e Direito do Mar, (Sumários Desenvolvidos Parte II)*, Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa (AAFDL), Lisboa, 2003.

Silva, José Luís Moreira da – *Dois Textos de Direito do Mar, inclui debate parlamentar de aprovação da Convenção de Montego Bay*, Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa (AAFDL), Lisboa, 1999.

Silva, Miguel Moura e – *Direito da União Europeia, Jurisprudência Essencial*, Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa (AAFDL), Lisboa, 2007.

Silva, Sandra Cristina da Rocha e, *Naufrágio do Prestige os Implicados*, Universidade do Porto, Instituto de Ciências Biomédicas Abel Salazar, Porto 2009.

Soldevila, Ramon Morral, *El Salvamento Marítimo*, Jose Maria Bosch Editor, S.L., Barcelona, 1997.

União Europeia, *Tratados Consolidados, do Tratado da União Europeia e do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, Carta dos Direitos Fundamentais*, Serviço das Publicações da União Europeia, Luxemburgo, 2010.

Xavier, Ana Isabel – *A Organização das Nações Unidas*, Humana Global, Coimbra, 2007, pp. 1 a 174. [http://www.dhnet.org.br/abc/onu/onu\\_humana\\_global\\_onu.pdf](http://www.dhnet.org.br/abc/onu/onu_humana_global_onu.pdf)

Zanella, Tiago Vinícios, *Direito do Mar, Textos seleccionados, A temática dos Locais de Refúgio à Luz do Direito Internacional Ambiental, Volume I*, Curitiba Juruá Editora, Paraná, 2015.

## JURISPRUDÊNCIA

Acórdão C-188/07 de 24 de Junho de 2008 do Tribunal de Justiça (Grande Secção) da Comunidade Europeia (TJCE), sobre o caso Erika.

Acórdão de *La Cour de Cassation, Chambre Criminelle, N° H 10-82.938, N° 3439, CI, Cassation Partielle Sans Renvoi, 25 Septembre 2012*, sobre o caso Erika.

Acórdão da 1.ª Secção da Audiência Provincial de A Coruña, *Procedimiento Abreviado 38/2011*, sobre o caso Prestige.

Acórdão de Recurso N°: 38/2011, da 1.ª Secção de la A Audiencia Provincial Coruña (A) Roj: SAP C 2641/2013, de 13 de Novembro de 2013, sobre o caso Prestige.

Acórdão de Recurso de Casacion do Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, *Sentencia N°: 865/2015, Fecha Sentencia em 14 de Janeiro de 2016*, sobre o caso Préstige.